



## Dai Porti:

### Trieste:

**"...Il mondo investe nella nuova città, è tornato il rinascimento..."**  
(Corriere Imprese)

### Venezia:

**"...limita le Grandi Navi, da luglio -15% passaggi..."** (Ansa, Il Nautilus)

### Genova:

**"...Blue Economy..."**(L'Informatore Navale, Corriere Marittimo)

### La Spezia:

**"...Costa inizia la gestione del terminal..."**

(Ansa, Ferpress, Seareporter, Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

### Messina:

**"...Le opzioni dello sviluppo..."**(Gazzetta del Sud, ilcittadinodimessino.it)

### Palermo:

**"...L'arrivo di Divina consolida MSC..."** (Ansa, Messaggero Marittimo)

## Notizie da altri porti italiani

### Focus:

- **Presentazione Libro: "Connettere Italia"**  
(L'informatore Navale, Messaggero Marittimo, Ferpress)
- **"Shaping the port of the future"**  
(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Ferpress)

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Informare

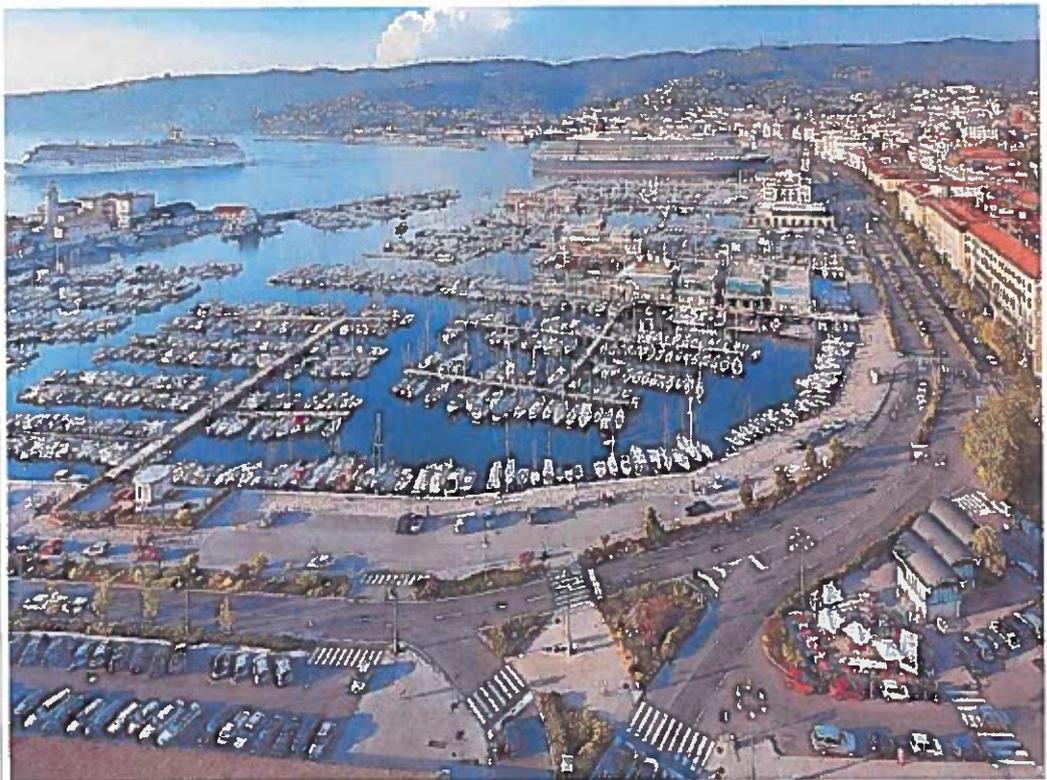
**L'editoriale**  
Una riscossa  
che fa bene  
anche al Friuli

di **Domenico Pecile**

**Q**uasi d'incanto - dopo un torpore pluridecennale - Trieste si è risvegliata ebbra di futuro. Ma anche di progetti per trasformarsi in città internazionale che fa della sua portualità il volano di una economia senza precedenti. Lo sbocco sul mare, che l'ha fatta diventare il primo terminal petrolifero del Mediterraneo, piace ai cinesi, fa gola ai russi, tenta gli americani e attrae tedeschi, ungheresi e turchi. Già, tutti pazzi per una città spesso ricordata per la sua compassata nostalgia mitteleuropea e per un legittimo orgoglio letterario che ha messo radici con Svevo, Joyce e Saba e che oggi la prelude con il primo posto in Italia per abbonamenti teatrali. Trieste ha voltato pagina per inseguire il turbo della globalizzazione che la proietta ben oltre. Oltre quella locomotiva del Nordest, di cui era stata sovente meta spettatrice, oltre l'Italia che per anni le aveva preferito Venezia e Genova, ma anche oltre l'Europa che ruotava attorno ai porti olandesi (Rotterdam e Amsterdam), belgi (Anversa) e della Lega Anseatica (Amburgo e Brema).

Gli indicatori confermano un trend esponenziale. Ma basta un colpo d'occhio in città per osservare la presenza di stranieri, a caccia di affari, che entrano ed escono da hotel, ristoranti e uffici immobiliari. Il sindaco Roberto Dipiazza, chimo su una piantina della città che si allunga fino al cascoso Fianciteri, indica i punti strategici della riscossa triestina. Parte dai quasi 700 mila metri quadrati del Porto Vecchio, la cui riqualificazione è destinata a cambiare il volto urbano.

continua a pagina 3



## Rinascimento Trieste

Turchi, cinesi, statunitensi, austriaci, tedeschi (e italiani): da tutto il mondo piovono investimenti. Il nuovo miracolo economico della ex «bella addormentata». Fra un porto sempre più competitivo, la rinascita di Porto Vecchio, il «distretto della scienza», la crescita del turismo. Un punto di riferimento per l'area balcanico-danubiana

Solo a Padova in Via Cernala 62  
vicino alla Chiesa della Sacra Famiglia a  
comp.ottopadova.it

**Compro Oro**  
ARGENTO - DIAMANTI - OROLOGI - GIOIELLI

Tel. 049/62.42.29

### La visione

La rivoluzione 4.0?  
Il guru giapponese:  
«Prima gli umani»

**E**stendere le applicazioni tecnologiche dal mondo dell'industria all'intera società, lasciando sempre il capitale umano saldamente al centro: è questo il messaggio lanciato a Padova da Satoshi Kuroki, il «guru» giapponese della Factory Automation. «Ho già visto negli anni Ottanta persone che venivano coinvolte in processi con robot senza che fosse spiegato loro come usare il cervello: questo è un errore da non ripetere».

a pagina 21 Maccioni

### L'innovazione/1

La spesa ti si legge  
in faccia: e alla cassa  
non si farà più coda

**F**are acquisti al supermercato e uscire senza fare coda alla cassa, perché la fila non c'è. CheckOut Technologies, società veronese, ha progettato un sistema integrato di telecamere ad alta definizione che raccoglie tutte le immagini e, in tempo reale, le invia a un software di riconoscimento facciale che, distinguendo tra le diverse persone presenti nel negozio, tiene traccia di ogni acquisto.

a pagina 27 Pisani

### L'innovazione/2

Se la realtà virtuale  
aiuta a imparare  
meglio e anche prima

**A**ddestrare un pompiere ad affrontare un incendio, allenare un chirurgo all'intervento che dovrà effettuare, addirittura realizzare un museo rendendo il visitatore protagonista attivo del percorso: sono i diversi campi di applicazione in cui l'utilizzo della realtà virtuale può migliorare la vita di ogni giorno, aiutando a imparare meglio e prima ciò che c'è bisogno di sapere per raggiungere l'obiettivo.

a pagina 28 Moranduzzo

**Padova energia**

**Il Consorzio per le piccole e medie imprese**

- TI FACILITANO RISPAREMIARE PROPRIEZZE E PROMUOVERE DI ENERGIA PIÙ GOVERNATIVE SIA IN TERMO DI CONDIZIONI ECONOMICHE CHE DI PREZZI
- CONSOLIDANO IL MERCATO IN CHI SPERIAMO REALIZZI ALLA GIUSTA EFFICIENZA E PROFESSIONALITÀ
- SANZIONANO STRUTTURE AFFIDABILI, FINE PAID TO BE E TI FORNISCONO LE BUONNE PRACTICES

Consorzio Padova Energia  
Consorzio per l'acquisto di energia ecologica  
Tel. 049 970000 - 049 970000  
www.consorziopadovaenergia.it

www.consorziopadovaenergia.it

- segue

# Il mondo investe nella «nuova» città A Trieste è tornato il rinascimento

Lo slancio arriva dalla riqualificazione del Porto Vecchio, un'area immensa che giaceva da decenni in uno stato di semiabbandono, ma anche dall'afflusso di risorse private come nelle operazioni Sonsub e Mid Holding. Il sindaco Di Piazza: «Passo il tempo a ricevere delegazioni ed esaminare proposte»

di Carlo Tomaso Parmegiani

**T**urchi, cinesi, statunitensi, austriaci, tedeschi e, naturalmente, italiani. Sembra che il mondo intero negli ultimi tempi abbia deciso di investire a Trieste. Una sorta di miracolo per una città che fino a pochi anni fa era considerata una «bella addormentata», con una popolazione anziana e in continuo calo, e che oggi, invece, sta iniziando un rinascimento, secondo in Italia solo a quello della Milano post Expo, che fa vagheggiare un ritorno ai fasti asburgici che ne fecero una piccola metropoli



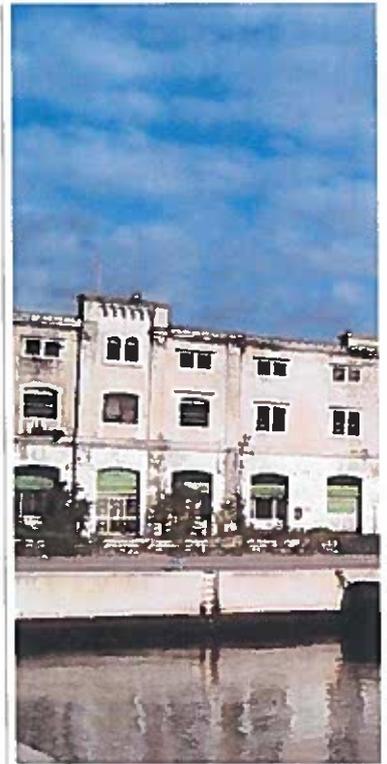
Terzo mandato il sindaco Di Piazza e l'ex Fiera cittadina

europea.

«Se nei miei precedenti due mandati mi descrivo a inaugurare qualche cantiere e incontrare i cittadini - racconta il vulcanico sindaco della città, Roberto Di Piazza - in questo mio terzo mandato mi sono trasformato in una sorta di immobiliare e passo il tempo tappato nel mio ufficio a ricevere delegazioni di investitori che vogliono avviare qualche attività a Trieste».

## Le tessere del mosaico

Alla base di questa improvvisa attrattività c'è il compositi in un mosaico fatto di varie tessere che Trieste possedeva già, ma che fino a poco tempo fa non dialogavano tra loro: il porto, sempre più competitivo; una concentrazione di istituzioni scientifiche di elevato valore, fra le quali un anello di sincrotrone fra i più importanti al mondo; la quarantennale esperienza di Area Science Park nel favorire il trasferimento tecnologico; due distretti industriali come quello del caffè e del navale nautico; una crescente ospitalità turistica; le opportunità di sviluppo economico e urbanistico generate dai 85 ettari del Porto Vecchio, solo recentemente sdemarializzati e passati al Comune; il completamento delle competenze del



porto franco, approvato finalmente nel 2007 dopo oltre vent'anni d'attesa; un interporto in progressivo ampliamento; il vicino aeroporto di Ronchi che il mese scorso ha inaugurato, fra i primi in Italia, il polo intermodale; non da ultimo, una posizione geografica e un ruolo storico che ne fanno un punto di riferimento per l'area danubiano-balcanica.

Tessere che si sono composte grazie al lavoro tenace e costante delle diverse istituzioni cittadine e regionali, capaci di mettere da parte le diverse opinioni politiche, le rivalità campanilistiche e i contrasti del passato per marciare unite verso un obiettivo comune. Un lavoro portato avanti, fanno notare alcuni osservatori, da persone per lo più non di origine triestina, «perché spesso chi viene da fuori ha la capacità di vedere opportunità che chi vive da sempre in un certo luogo non riesce a riconoscere».

## Il nuovo slancio

A dare lo slancio definitivo per l'inizio di questo rinascimento triestino sembra essere stato, però, soprattutto l'arrivo a soluzione dell'annosa questione del Porto Vecchio. Dopo la sdemarializzazione dell'immensa area, che da decenni era in stato di semiabbandono, a set-



Lo sviluppo dello scalo

L'aeroporto di Ronchi torna a vedere l'utile (3 milioni nel 2017)  
«E con il polo intermodale saremo finalmente attrattivi»

Per supportare il rilancio di Trieste e dell'intera regione, secondo molti osservatori, è necessario avere un aeroporto locale efficiente. Indubbiamente la recente inaugurazione del polo intermodale, che integra «Trieste Airport» con il trasporto pubblico sia ferroviario che su gomma, è un passo in avanti.

«Il nostro piano industriale - spiega il direttore generale Marco Consalvo - ha da un lato l'obiettivo di ristrutturare l'azienda aeroporto (obiettivo centrato con un utile di 3 milioni di euro nel 2017, ndr) e di dare un appeal commerciale allo scalo nei confronti delle compagnie aeree. In tal senso il polo intermodale ci consente di uscire dal profilo esclusivamente regionale, collegandoci alle zone limitrofe e sarà determinante per trovare un partner indu-



Striale forte, aumentare i voli e incrementare i volumi sia dei passeggeri, sia delle merci. Al riguardo puntiamo, ovviamente, anche a un rapporto forte con il porto di Trieste»

tembre 2017 è stato firmato il primo protocollo fra Comune, Regione e Autorità Portuale grazie al quale si potranno usare i primi 50 milioni di euro stanziati dal ministero del Beni e delle Attività culturali e del Turismo (Mibact). In realtà negli anni scorsi era già stato avviato un primo parziale recupero dell'area, con la ristrutturazione, la trasformazione in sede museale e l'apertura alle visite della vecchia Centrale idrodinamica (attiva dal 1891 al 1988), nonché dei 37mila metri quadri del Magazzino 26, trasformato in sede di eventi e mostre. Con i fondi in arrivo dal Mibact, però, si dovrebbero realizzare nell'area, oltre che opere infrastrutturali e viarie, anche il nuovo Museo del Mare, il restauro di «Ursus», l'enorme gru galleggiante costruita nel 1914, e la nuova sede del Centro Internazionale di Ingegneria genetica e biotecnologia (Igeeb).

### Gli investitori privati

Fondi pubblici a parte, però, il rilancio del Porto Vecchio ha già attratto l'attenzione degli investitori privati. È, infatti, notizia recente la creazione da parte di un gruppo di imprenditori locali del Trieste Convention Center. La società è decisa a investire parecchio per realizzare, insieme al Comune (secondo le logiche del project financing) un centro congressi da tremila posti che sarà pronto in tempo per ospitare le manifestazioni collegate a Euro 2020 (Euro science open forum). Già a fine ottobre dello scorso anno, poi, la Sotab, controllata dal gruppo Salpem, terminata la ristrutturazione del Magazzino 23, aveva avviato l'attività del proprio polo mondiale della robotica subacquea, dove il colosso internazionale del settore ologas testerà le attrezzature, quali robot e droni, utilizzate nelle situazioni di emergenza dovute a sversamenti di petrolio in mare e formerà gli ingegneri e i tecnici specializzati in quel particolare tipo di operazioni di soccorso.

Queste le iniziative già avviate o in fase di avvio nel Porto Vecchio che offre, tuttavia, lo spazio ad altri progetti, con una prospettiva temporale di almeno 10 anni. Da un lato, infatti, c'è la porzione in cui insiste il porto franco che potrà attrarre aziende, come Salpem stessa, interessate a sfruttarne le agevolazioni, dall'altro ci sono gli enormi volumi disponibili che lasciano immaginare la realizzazione di spazi residenziali, direzionali o a uso turistico, così come ci sono aree utili per progetti, come quello ventilato da investitori statunitensi, per la creazione di un grande marina.

I piani dei privati che interessano Trieste, tuttavia, non riguardano solo il Porto Vecchio, ma anche altre zone della città. Si va dall'investimento da circa 60 milioni di euro nell'area dell'ex fieri, portato avanti dall'austriaca Mid Holding, al dirimpetto impegno ipotizzato da una catena discount tedesca; dal nuovo albergo che sarà aperto in pieno centro dalla catena Hilton a quello che sarà realizzato nella storica Villa Hausbraun, fino ai progetti di riutilizzo dello storico Palazzo Carcinati sulle Rive che andrà all'asta fra pochi mesi.

«Sono convinto - conclude il sindaco - che tutto questo fermento porterà a nuovi posti di lavoro e a una ripresa della città anche dal punto di vista demografico. Come ai tempi di Maria Teresa d'Austria, anche se in modo più contenuto, Trieste potrà attirare nuovi abitanti provenienti dall'Italia e dal mondo e andare ben oltre i 200mila attuali, confermandosi città accogliente, cosmopolita e multicultural».

### L'editoriale

Se la riscossa di Trieste può (e deve) fare bene a tutto il Friuli

SELE DA LA PRIMA

Dal Mibact sono arrivati già 50 milioni di euro da canalizzare in progetti che dovranno essere ultimati per il 2023. Poi si sottrama un porto, sul suo domani che lo incornerà di spessore mondiale grazie a un sistema ferroviario che ha sbrogliato i competitor sloveni. Un porto franco unico in Europa rispetto alle caratteristiche doganali. E grazie al porto, il Prg diventa il terminale della Via della Seta in un rapporto strategico con la Cina, che lo ha indicato come unico scalo di riferimento italiano insieme a Genova.

L'amministrazione comunale è letteralmente assediata da proposte economiche e richieste di partnership. È di questi giorni l'interessamento del Venezuela per un'area a San Dalmazo che ospita 70 mila metri quadrati di caspanzani. È lì che i venezuelani vogliono utilizzare il coltano, foro blu più prezioso dei diamanti, per produrre microprocessori. Dall'onda gigantesca di questo sviluppo emerge pure il turismo che crescerà anno dopo anno (mezzo milione le presenze nel 2017).

«Se lo dico agli amici del centrodestra si arrabbiano - ironia il sindaco - mi sarebbe piaciuto che la Senescaloni fosse rimasta in sella altri due anni. Il suo appoggio è stato determinante. L'esist' alle governative, era» di esempi fatti in quattro per rilanciare il capoluogo regionale, non piace a quei friulani tifosi di un dualismo esacerbato con Trieste. Di piazza, friulano doc, taglia corto: «Se crescerà Trieste, crescerà anche il Friuli e viceversa. Dai, empiamo gli autonomisti fuori tempo e facciamo squadra». Il superamento della dualità passa soprattutto attraverso il porto, patrimonio regionale e non solo di Trieste, in virtù dell'itinerario virtuoso con l'interporto friulano di Cerrignone e la ferrovia. Due anni fa, l'ex sindaco Roberto Consalvo e il presidente dell'autorità portuale Zeno D'Agostino piombarono a Udine per spiegare quanto e come il porto di Trieste avrebbe fatto levitare anche l'economia friulana. Erano prove tecniche di una distensione tanto concreta quanto necessaria. L'incipiente internazionalizzazione di Trieste è destinata a levigare antiche diffidenze. Prova ne sta che il rilancio del settore del mobile, su nel Fontenonese sta nei Manzanese, è stato reso possibile anche grazie ad accordi con Fincantieri per realizzare gli arredi per le navi.

Insomma, la Trieste che si travolse nelle nostalgie esburgiche o che rimaneva ancorata a una griglia quotidianità economica figlia di un confine, quello con l'Est comunista, che mortificava l'intero tessuto socio-economico, è alle spalle. Erano anni, quelli, in cui Roma pensava alla città in termini di sovvenzioni e assistenzialismo. Il Fondo Trieste e il Fondo Gorizia, che graffiavano nel profondo l'etica del fasin di besoi (facciamo da soli) dei friulani, erano il paradigma di due weltanschauung antitetiche. Poi, Shengen ha portato il primo scossone alla rivalità. Eppure - ricorda Dipiazza - la quotidiana «invasione» di turisti dall'Est aveva lodato i commercialisti a bozzare lo sviluppo della rete autostradale, per paura che questi prestatari aereo Trieste e se ne andassero in Veneto. Preistoria rispetto alle multinazionali che hanno frutato il business. Trieste e il Friuli non possono farsi scappare un'occasione di rilancio davvero epocale. Anche perché l'economia si colloca al di là di divisioni anacronistiche. La chase politica sa che adesso la dualità Trieste-Friuli si giocherà, casuali, soltanto sui versanti delle rappresentanze istituzionali. Ma questo è un altro capitolo.

Domenico Pecile



# Traffici cresciuti del 32% a marzo Il porto traina il «sistema Trieste»

**S**e a consacrare il rilancio di Trieste sono stati la sfermializzazione e i progetti di rilancio del Porto Vecchio, è indubbio che ad avviare la rinascita economica della città e, come dice il sindaco Di Piazza, «la trasformazione di Trieste in un brand riconosciuto nel mondo», sia stata la ripresa del Porto. Dopo alcuni anni di gestioni discusse. Infatti, l'arrivo nel febbraio 2015 di Zeno D'Agostino come commissario straordinario (poi nominato presidente dell'Autorità portuale dell'Adriatico orientale nel novembre 2016), è concesso con l'avvio di un rinnovato impulso allo sviluppo dello scalo triestino. D'Agostino, infatti, grazie anche al costante sostegno sia della presidente della Regione Debora Serracchiani sia dei sindaci triestini, nel giro di pochi anni è riuscito a ridare vitalità al Porto, che ha inanellato una serie di risultati tali da portarlo a diventare uno dei principali scali marittimi italiani e, per alcuni aspetti, europei.

«Oggi - spiega D'Agostino - il dinamismo territoriale nel mondo sembra essere guidato prevalentemente da città che hanno coscienza delle proprie

**Il presidente D'Agostino: «Qui è scoccata la scintilla che crea economia e valore per la città»  
I privati (turchi) investono nel Molo V, grandi opportunità dall'innovazione**

risorse e che riescono a crescere senza attendere l'aiuto del governo. È il caso di Singapore, New York, Hong Kong, Londra, che hanno come caratteristica comune l'essere sull'acqua e l'aver creato grandi aree finanziarie ed economiche, il tutto non distinto da una grande sostenibilità. In Italia, invece, molto spesso le città sull'acqua sono state considerate luoghi critici e in difficoltà. Noi, a Trieste, senza volerli paragonare alle grandi metropoli citate prima, abbiamo tentato di sfruttare le risorse e le potenzialità che esistono e che nel passato asburgico erano state alla base del fiorire della città, convinti che anche oggi il porto possa essere la scintilla per creare economia e valore. In quest'ottica, il coordinamento di Porto Nuovo, Porto Vecchio e porto franco, portato avanti in

maniera autonoma, senza cercare alibi per la poca o scarsa attenzione romana, è già e può essere ancora di più in futuro la base del rilancio del ruolo di Trieste». Ragionando in questo modo, il porto di Trieste ha ottenuto negli ultimi anni una crescita notevole, che ha avuto la più recente conferma nella freschissima inaugurazione del terminal Ro Ro al Molo V, pagato al cento per cento da investitori privati (in prevalenza turchi) che vedono in Trieste una possibilità di sviluppo. Un terminal che consentirà di portare il numero dei treni merci in partenza dallo scalo marittimo a 12 mila all'anno, ribadendo il ruolo di primo porto italiano per traffico ferroviario, che si affianca a quelli di primo porto nazionale per tonnellaggio totale di merce movimentata

(con quasi 80 milioni di tonnellate) e di primo porto petrolifero del Mediterraneo.

«Un altro elemento interessante di Trieste - aggiunge D'Agostino - è quello dell'innovazione. L'innovazione, la ricerca, con la presenza di migliaia di ricercatori da tutto il mondo, a Trieste ci sono da decenni, ma spesso non avevano integrazione con il mondo esterno. Recentemente abbiamo pensato che fosse importante utilizzare tutta questa capacità intellettuale, questi cervelli, per realizzare cose interessanti per il porto e per la città. Si aprono, così, nuove possibilità per il porto industriale, inteso non come porto per l'industria pesante, come avveniva in passato, ma come porto per un'industria leggera, innovativa, ad alto valore aggiunto e a basso impatto ambientale. Si pensi all'investimento di Salpem o al fatto che recentemente abbiamo portato a visitare il sito aereo alcuni operatori interessati al porto e al punto franco: sono rimasti entusiasti dall'idea di poter utilizzare per determinate analisi su alcuni tipi di prodotti molto avanzati».

Se in alcuni operatori scerpigia la preoccupazione che

## L'eredità asburgica e il decreto Delrio-Padoan



**L'importanza strategica del punto franco: anche le produzioni industriali (caso unico in Europa) sono tax free  
Pioggia di richieste dalla Cina alla Russia**

**U**no dei grandi atout del Porto di Trieste nella difficile partita con la concorrenza internazionale è sicuramente il punto franco. Attribuito dalla «patente» concessa nel XVII secolo dall'imperatore Carlo VI d'Austria, finalmente, dopo oltre vent'anni d'attesa, ha trovato nel decreto Delrio-Padoan del luglio 2017 una regolamentazione definitiva, che ne amplia di molto l'operatività e che, al contempo, concentra i poteri nelle mani del presidente dell'Autorità Portuale consentendogli, fra l'altro, di insediare, spostare o modificare le zone franche all'interno del territorio dell'ex provincia di Trieste) a seconda delle necessità. Fondamentale, poi, è stata la scelta di consentire che nel punto franco triestino, unico in Europa, si possano anche svolgere trasformazioni industriali: in questo modo, le agevolazioni fiscali non riguarderanno solo le merci di passaggio, come avviene negli altri porti franchi del continente, ma anche le produzioni industriali, che potranno essere realizzate ed esportate fuori dall'Italia senza pagare tasse al fisco italiano.

Tutto ciò ha immediatamente attratto gli investitori, con richieste di insediamento al porto franco (che, a oggi, riguarda gran parte del porto nuovo, una parte del porto vecchio e parte dell'interporto di Ferneti) in arrivo oltre che dall'Ue, anche da Cina, India, Russia, Turchia.

«L'interporto di Trieste - conferma il presidente, Giacomo Borruso - sarà punto franco nell'ex area Wirttila acquistata a dicembre 2017 e che si sviluppa su 150 mila metri quadri scoperti e 7 mila coperti. Ciò ci consentirà di ospitare oltre alle consuete attività di intermodalità, anche fasi conclusive di processi produttivi industriali e di essere, quindi, particolarmente attrattivi per importanti aziende italiane ed estere, nei confronti delle quali stiamo svolgendo un'intensa attività di promozione. Al contempo stiamo valutando quali possano essere i metodi migliori per far conoscere alle Pmi del nostro territorio le opportunità offerte dall'interporto e dal punto franco».

C. IPPOLITONE/AGF/ITALIA

Trieste, visti i suoi successi, possa suscitare le invidie di altri porti e possa trovarsi a dover affrontare ostacoli creati ad hoc, il fatto che siano sempre di più gli stranieri a interessarsi allo scalo giuliano costituisce una sorta di salvaguardia. Proprio gli operatori internazionali, che hanno fatto e faranno cospicui investimenti, sono quelli maggiormente interessati ad avere un porto che continui a operare al meglio, diventandone i più importanti alleati istituzionali.

Con queste prospettive, il porto triestino, i cui traffici a fine marzo erano aumentati del 32% rispetto allo stesso mese del 2017, può immaginarsi un futuro con numeri in ulteriore e prorompente crescita.

«Quello che conta, però - conclude modestamente D'Agostino - non sono i numeri del porto ma ciò che si riverbera sulla città, cioè i numeri che riuscirà a ottenere in futuro Trieste».

C.T.P.  
C. IPPOLITONE/AGF/ITALIA

Le cifre

**9%**  
La popolazione

A Trieste si registra la percentuale record a livello nazionale di scienziati sulla popolazione totale della città: il 9% dei residenti (uno ogni undici abitanti) è occupato nel settore della ricerca

**63**  
Le bandiere Icgeb

Sono 63 gli Stati membri dell'Icgeb (organizzazione internazionale e intergovernativa che opera nel campo della genetica molecolare e delle biotecnologie) in cui lavorano, nelle sedi di Trieste, Cape Town e New Delhi 500 persone provenienti da 38 Paesi

**65**  
Le aziende in Area

Sono 65 le aziende e startup attualmente insediate in Area Science Park, la città della ricerca fondata a Trieste nel 1981 come ente pubblico nazionale dedicato alla ricerca scientifica

**1.280**  
I dottori di ricerca

Sono quasi 1.300 gli studenti che, nel corso degli anni dal 1978 al 2016, hanno ottenuto il dottorato di ricerca (Phd) alla Sissa, la prestigiosa Scuola internazionale superiore di studi avanzati che compie quarant'anni

# Ogni undici triestini c'è uno scienziato Avanti con Esos e Argo

## Decolla il nuovo Piano per l'alta tecnologia E nel 2020 arriverà l'Euro science forum

**U**no scienziato ogni 11 abitanti e una dozzina abbondante di istituzioni scientifiche di livello internazionale, fanno di Trieste una delle città più «scientifiche» d'Italia e d'Europa e stanno alla base del rilancio della città.

Il rapporto di Trieste con la scienza nacque in tempi lontani, quando, nella seconda metà del XVIII secolo, fu istituita in città la Scuola di Astronomia e Navigazione da cui, dopo varie trasformazioni, è derivato l'attuale Istituto nazionale di oceanografia e geofisica sperimentale (Ogs). A metà '800, poi, venne fondato l'Osservatorio astronomico e sorsero numerose associazioni dedite agli studi scientifici. Un passo ulteriore fu compiuto nel 1924 con la fondazione dell'Università.

Il vero impulso alla crescita di quello che è oggi conosciuto nel mondo come «Sistema Trieste», si ebbe, però, nel 1964 quando, grazie all'iniziativa del fisico

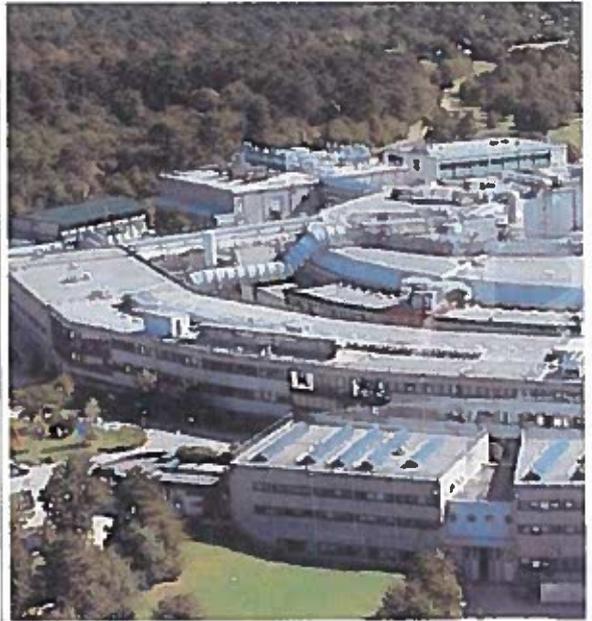


**“**  
Triestini  
Credo che  
ri siano tutti  
i presupposti  
per un notevole  
rilancio

Vedo anche  
un movimento  
significativo  
delle piccole  
imprese verso  
l'innovazione

pakistano Abdus Salam (premio Nobel nel 1979), fu avviato il Centro internazionale di Fisica Teorica (Ictp) che oggi porta il suo nome. Da metà anni '70 furono poi creati una serie di enti scientifici che oggi danno lustro alla città: la Scuola internazionale superiore di studi avanzati (Sissa) nel 1978; l'Area di ricerca, oggi Area Science Park, nel 1981; l'Accademia mondiale delle scienze per il progresso scientifico dei paesi in via di sviluppo (Twass) e il Centro di ingegneria genetica e di biotecnologia (Icgeb) nel 1983; l'Immaginario scientifico nel 1986; il Centro internazionale per la scienza e l'alta tecnologia (Ica) nel 1988; fino all'anelito di Sincrotrone Elettra nel 1993 e al Consortium on science, technology and innovation for the south (Costis) nel 2007.

Non è, dunque, un caso se la città è stata scelta per organizzare l'edizione 2020 dell'Euro science open forum (Esos), la manifestazione

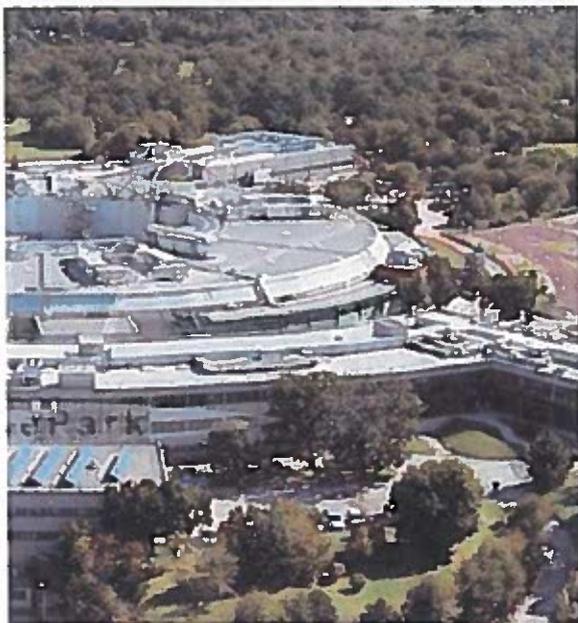


La città della scienza. Una veduta panoramica dell'Area Science Park, fondata a Trieste nel 1981

biennale che rappresenta il principale evento europeo dedicato al dibattito tra scienza, tecnologia e società, che si terrà a Trieste dal 4 al 10 luglio 2020 e i cui preparativi stanno già impegnando la comunità scientifica e l'intera città.

«Indubbiamente – sostiene Stefano Casaleggi, direttore generale di Area Science Park – la comunità scien-

tifica a Trieste è storicamente molto forte. Per Arca, la cui missione è fare da ponte fra la scienza, il mercato e le aziende, promuovendo anche le imprese innovative, è indubbiamente un aspetto positivo. In questo periodo ci stiamo impegnando proprio per mettere maggiormente in contatto il mondo della ricerca con quello dell'impre-



**Argo**  
Area Science Park è stata individuata dalla Regione, dal Miur e dal Mise come coordinatrice del programma Argo in tre anni, e con un budget di 9 milioni di euro, il piano intende affiancare l'Autorità Portuale di Trieste e i decisori politici nell'individuazione di quali siano i filoni di alta tecnologia più interessanti da sviluppare. In particolare mira a sviluppare quattro progetti innovativi che potranno costituire occasioni di sviluppo per la città e l'intera regione.

sa. In tal senso recentemente siamo stati individuati dalla Regione, dal Miur e dal Mise come coordinatori del programma Argo, che in tre anni e con un budget di 9 milioni di euro, intende aiutare l'Autorità Portuale e i decisori politici a individuare quali siano i filoni di alta tecnologia più interessanti. Il tutto per mettere in rete competenze e infra-

strutture al fine di ottimizzare le risorse, soprattutto economiche. L'obiettivo comune è di aumentare la competitività del territorio e attrarre nuove imprese tecnologicamente avanzate, sostenibili e a basso impatto ambientale, dando vita a un nuovo piano di sviluppo industriale e creando posti di lavoro qualificati».

nelle scorse settimane, mira in particolare a sviluppare quattro progetti che potranno costituire occasioni di sviluppo per la città e l'intera regione: la creazione del Porto dell'Innovazione Industriale in collaborazione con l'Autorità Portuale e l'azienda logistica SamedCo Shipping; l'avvio di un polo di generazione di imprese ad alto tasso di innovazio-

ne; fattivazione di una piattaforma a supporto della digitalizzazione delle imprese su scala regionale; infine, la realizzazione di piattaforme scientifiche e tecnologiche aperte alle imprese che vogliono lavorare a progetti innovativi.

«In sintesi - spiega Casaleggi - vogliamo partire dai valori del territorio, che a Trieste sono la logistica, con un porto che funziona perfettamente, e il notevole numero di laboratori di ricerca e istituzioni scientifiche di altissimo livello. Investiremo per rendere quei

**L'obiettivo**  
Creare un Porto dell'Innovazione, una sorta di Silicon Valley triestina

valori punti di attrazione per chi cerca di trasformare le merci in un contesto di alta tecnologia».

In questa situazione complessiva, l'appuntamento con Esosf 2020 sarà una vetrina eccezionale per mettere in luce le caratteristiche migliori del «Sistema Trieste».

«Credo che Trieste abbia tutti i presupposti per vivere un notevole rilancio - afferma Stefano Fantoni, responsabile della Fondazione internazionale Trieste per il progresso e la libertà delle scienze, alla quale si deve la candidatura della città per la manifestazione scientifica - perché accanto al graduale rafforzamento in atto di

tutte le attività scientifiche della città e del territorio, soprattutto per quanto riguarda la parte internazionale, stiamo assistendo anche a un movimento significativo delle piccole imprese verso i progetti di innovazione. Spero che Esosf possa aiutare a rafforzare ulteriormente il dialogo fra la componente scientifica e la componente produttiva innovativa».

Esosf durerà una settimana ma, secondo gli organizzatori, va considerato anche l'importante lavoro preparatorio, che dura due anni, e che sarà un'occasione per trasformare una parte del Porto Vecchio in un luogo dove sviluppare il dialogo fra scienza e produzione. Il tutto per creare un Porto dell'Innovazione, una sorta di Silicon Valley triestina, che potrà diventare un polo d'attrazione molto forte per ulteriori scienziati e lavoratori qualificati, «come si sta già vedendo - chiarisce Fantoni - con il numero assai elevato di richieste in arrivo, che riguarda anche ricercatori italiani pronti a tornare dall'estero, anche rinunciando a compensi più elevati. Certamente conclude Fantoni - la "nomination" per Esosf è molto importante, ma altrettanto importante, in vista del rilancio del territorio, è la strategia che si sta attuando in città e in tutto il territorio, anche sotto la spinta di Esosf 2020, verso i Balcani e il Centro-Est Europa, che mira a fare di Trieste un punto di riferimento per tutta l'area».

**Le cifre**

**1.000**  
I progetti di ricerca

Sono un migliaio i progetti di ricerca, provenienti da 89 Paesi diversi, proposti mediamente ogni anno a Elettra Sincrotrone l'impianto che ospita numerose sorgenti di luce ultravioletta

**80**  
Esosf dal mondo

Sono 80 i Paesi coinvolti in Esosf 2020, l'Euro science open forum, principale evento europeo dedicato al dibattito tra scienza, tecnologia e società, che si terrà a Trieste dal 4 al 10 luglio 2020

**200**  
Gli eventi previsti

Esosf 2020 porterà per una settimana a Trieste almeno 200 eventi legati al mondo della scienza e della tecnologia, coinvolgendo non solo la comunità scientifica ma l'intera città

**5.000**  
I partecipanti

Sono calcolati in 5000 i partecipanti scientifici e altri in città per Esosf 2020. L'organizzazione dell'Euro forum darà a Trieste una spinta decisiva per fare della città il punto di riferimento per l'area balcanica e il Centro - Est Europa

CTP.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Venezia limita le Grandi Navi, da luglio -15% passaggi

Un algoritmo fisserà i paletti per ridurre l'impatto sulla città



(di Rosanna Codino) - Sarà un algoritmo a selezionare rigorosamente dal prossimo luglio le navi da crociera che potranno continuare a sfilare nella laguna di Venezia, davanti alla 'quinta' di Piazza San Marco. Con una ordinanza della Capitaneria di Porto emessa oggi, già ventilata nel Comitato del novembre scorso e nel decreto Clini-Passera, viene messo il primo punto fermo di un percorso che dovrà portare, nel giro dei prossimi anni, a ridurre progressivamente il 'peso' in città dei grattacieli del mare. A partire da un taglio del 10-15% già nel primo anno. La selezione, ispirata all'accordo Venice Blue Flag, non sarà basata sul tonnellaggio delle imbarcazioni, considerato un aspetto poco rilevante in termini di rispetto ambientale, quanto su elementi come la massa di acqua spostata dalla carena, il tipo di propulsore o il carburante con minore percentuale di zolfo impiegato. L'ordinanza spiega che, tenendo fisso il limite di 99 mila tonnellate e rispettando determinati parametri, incluso quello paesaggistico, le navi di stazza superiore alle 40 mila tonnellate passeranno solo se l'algoritmo darà il disco verde. Se fino ad oggi - in attesa che diventino realtà i lavori per creare una via d'acqua alternativa al tradizionale percorso tra San Marco e Giudecca - le compagnie marittime avevano scelto di autoregolamentarsi cancellando la tappa di Venezia per le due-tre navi di maggior stazza, dall'estate la tagliola dell'algoritmo imporrà una sorta di 'selezione' naturale degli ingressi. Nel primo anno la riduzione degli scafi, ipotizza la Capitaneria di Porto, sarà del 10-15%. Con il passare del tempo e l'aumentare delle restrizioni questa percentuale salirà progressivamente. Limiti peraltro frutto, sottolinea la Guardia Costiera, di parametri tecnico-scientifici "non opinabili" per l'attuazione di un principio di mitigazione che tenga conto dei "fattori di impatto" e soprattutto del "valore di soglia misurabile". Risultato scaturito dal confronto tra i soggetti coinvolti direttamente nella gestione del traffico crocieristico, a partire dall'Autorità portuale, l'algoritmo cercherà di premere l'acceleratore sulla necessità, per le compagnie che vogliono utilizzare Venezia come home port, di progettare navi sempre più green e a impatto ridotto. Chi trasgredirà i 'paletti' imposti sarà multato come previsto dal codice della navigazione e ritenuto responsabile civilmente dei danni che potranno derivare a cose e persone dal mancato rispetto dell'ordinanza.

## Grandi navi: Venezia, da luglio ordinanza ridurrà 15% transiti

Decisione Capitaneria Porto, verrà applicato algoritmo



La Capitaneria di Porto di Venezia ha emesso oggi l'ordinanza che ridurrà progressivamente, dal prossimo luglio, il numero delle navi da crociera che potranno transitare in laguna. Dopo la sorta di 'autoregolamentazione' che sino ad oggi ha consentito di bloccare le due-tre imbarcazioni più grandi che non rientravano nei parametri prescritti, da luglio si prevede di abbassare del 10-15%, anno dopo anno, il numero di imbarcazioni da crociera che potranno raggiungere il capoluogo lagunare. L'algoritmo che verrà applicato supera il semplice concetto di tonnellaggio per tener conto di una serie di parametri che vanno dal tipo di propulsore (favorendo navi più 'green'), il tenore più basso di zolfo nel carburante e il tipo di carena, in grado di sollevare meno onde possibili.

## LA LIBERALIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: IL CASO DELLA LAGUNA DI VENEZIA



VENEZIA – Verso la fine dello scorso anno il Consiglio di Stato, con la sentenza n. 5943 del 18 dicembre, è stato chiamato ad esprimersi circa la legittimità del trasporto pubblico locale nella laguna di Venezia. L'occasione è stata fornita da un progetto del 2014, con cui il Comune di Venezia aveva deliberato di affidare in house ad una società locale il complesso dei servizi urbani di trasporto locale e di assegnare, invece, mediante gara, i servizi di linea di navigazione minimi ed aggiuntivi (pari al 10% dei servizi oggetto di affidamento) tra il centro storico ed i terminal marittimi ed aeroportuali.

Il progetto venne successivamente deliberato dall'Ente di Governo del TPL (Trasporto Pubblico Locale) del Bacino di Venezia e, suscitando i malumori di un operatore locale attivo nel trasporto commerciale, finì per essere impugnato da quest'ultimo dinanzi al TAR Venezia. All'inizio del 2017 il Tribunale Amministrativo ha respinto il gravame e così le doglianze dell'operatore privato sono finite sul tavolo del Consiglio di Stato a Palazzo Spada.

Anche quest'ultimo ha ritenuto infondata l'impugnativa dell'operatore privato ma, ciononostante, ha inteso sfruttare tal circostanza al fine di chiarificare il regime normativo applicabile al trasporto pubblico locale. Occorre innanzitutto rimarcare come il TFUE (Trattato sul funzionamento dell'UE) preveda, in materia di trasporti, una "liberalizzazione limitata". Tale previsione, del resto, appare coerente con la Direttiva 2006/123/CE (l'arcinota "Bolkestein") la quale, specificatamente all'articolo 17, esclude dal proprio ambito di applicazione "i servizi di interesse economico generale nel settore dei trasporti".

Anche nel Belpaese l'ordinamento giuridico si è mosso nel solco della Direttiva Bolkestein, recepita dal D.Lgs. n. 59/2010, sebbene il Legislatore, già con il Regolamento n. 1370 del 2007, avesse manifestato in linea di principio la propria disponibilità ad una estensione delle liberalizzazioni anche al settore dei trasporti.

Tra l'altro, negli scorsi anni, la giurisprudenza nostrana ha statuito come i servizi di trasporto non siano soggetti per intero al regime della concorrenza anche in base ad una norma generale quale l'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE secondo cui "i servizi di interesse generale sono sottoposti alle regole della concorrenza nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento della specifica missione loro affidata".

Come è noto nel nostro ordinamento la materia dei trasporti, ad eccezione di alcune ipotesi, compete alla competenza legislativa regionale esclusiva. Nel caso della Regione Veneto la legislazione in materia risiede nella Legge regionale n. 25 del 1998 la quale, specificatamente all'articolo 4, distingue tra servizi di trasporto "programmati" e servizi di trasporto, invece, "autorizzati": i primi sono assegnati mediante procedura ad evidenza pubblica da parte dell'amministrazione pubblica a meno che quest'ultima "non preferisca gestirli direttamente o mediante il modello della società in house"; i secondi, invece, sono tutti quei servizi "esercitati da imprenditori privati in base ad una autorizzazione amministrativa".

In sostanza il sistema di trasporto locale modellato dalla legislazione veneta prevede la convivenza sia di un trasporto pubblico, finanziato dall'amministrazione pubblica, che di un trasporto privato costituente un'attività d'impresa ed operante secondo le regole del mercato.

Orbene, nella vicenda in esame, le doglianze dell'operatore privato si basavano prettamente sulla presunta incompatibilità del sistema di trasporto veneziano rispetto all'articolo 12 del D.L. n. 223 del 2006 (Decreto Bersani sulle liberalizzazioni) secondo il quale "fermi restando i principi di universalità, accessibilità ed adeguatezza dei servizi pubblici di trasporto locale ed al fine di assicurare un assetto maggiormente concorrenziale delle connesse attività economiche, i comuni possono prevedere che il trasporto di linea di passeggeri accessibile al pubblico sia svolto anche dai soggetti in possesso dei necessari requisiti tecnico-professionali ecc."

Secondo l'interpretazione di Palazzo Spada quest'ultima norma è da intendersi nel senso che "i comuni hanno la facoltà (e non l'obbligo) di valutare, secondo il loro discrezionale apprezzamento, se liberalizzare, in tutto o in parte, il servizio di trasporto di che trattasi". Nella vicenda in esame tale facoltà non è stata esercitata dal Comune di Venezia e, pertanto, gli operatori privati operanti nel trasporto commerciale non possono avanzare alcuna contestazione.

Stefano Carbonara

# L'informatore Navale

---

## Blue Economy Summit: 10 aprile, dalle 9 a Palazzo Tursi



Genova, 9 aprile 2018 – Domani 10 aprile a partire dalle 9, il Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi accoglierà la PRIMA sessione tematica del Blue Economy Summit dedicata al ruolo di Genova quale porta di ingresso del Nord Italia, Svizzera e Germania del Sud. Si analizzeranno le opportunità del Mare, il valore della Blue Economy in Italia e sul territorio e, in particolare, il tema dell'evoluzione delle infrastrutture del porto di Genova con un focus sul Waterfront di Levante, Hennebique e le nuove opere portuali. Seguirà la sessione dedicata al ruolo degli investitori privati e pubblici per lo sviluppo delle infrastrutture portuali e logistiche.

Ne parleranno tra gli altri: Giancarlo Vinacci, Assessore allo sviluppo economico, Comune di Genova; Simonetta Cenci, Assessore all'Urbanistica, Comune di Genova, Massimo Moscatelli, Segretario, Assagenti, Luca Sabatini, Portavoce del Rettore, Università degli Studi di Genova; Massimo Giacchetta, Vice Presidente, Camera di Commercio di Genova, Amm. Nicola Carlone, Comandante, Capitaneria di Porto di Genova, Carla Demaria, Presidente, UCINA, Alberto Amico, Presidente, Amico&Co, Sandro Scarrone, Presidente e Amministratore Delegato, CETENA del Gruppo Fincantieri.

Al pomeriggio, dalle 14, il SECONDO focus Genova capitale del "Marine Insurance": punto di forza e di ulteriore sviluppo della città analizzerà le sinergie tra aree di eccellenze presenti nel capoluogo ligure e le moderne sfide future del settore delle assicurazioni marittime impegnate a risolvere alcune delle presenti situazioni di criticità legate ai traffici marittimi. Moderati da Giorgia Boi, Prof. Ordinario di Diritto della Navigazione Università degli Studi di Genova, ne discuteranno, tra gli altri: Maurizio Hazan, Fondatore e Managing Partner, Studio Legale Taurini & Hazan; Nazareno Cerni, Vice Direttore Generale Cattolica Assicurazioni, Carlo Clavarino, Amministratore Delegato e Direttore Generale, AON, Pietro Palandri, Avvocato e Managing Partner, Studio Legale Mordiglia.

Sempre al pomeriggio, presso la Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio, l'attenzione si sposterà sulla TERZA sessione tematica incentrata sull'importanza dei centri di ricerca, dell'industria ad alta tecnologia e della formazione per lo sviluppo del cluster marittimo portuale, sottolineando l'importanza della città di Genova quale polo d'eccellenza. Ne parleranno tra gli altri: Stefano Messina, Presidente, AssoArmatori, Giacomo Gavarone, Presidente, Giovani Armatori di Confitarma, Gian Enzo Duci, Presidente della Commissione Formazione, Assagenti, C.V. (CP) Vincenzo Vitale, Assistente del Vice Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, Guardia costiera.

Blue Economy Summit è la manifestazione dedicata alle diverse filiere produttive legate al mare promossa dal Comune di Genova e dall'Associazione Genova Smart City che si svolgerà a Genova fino al 12 aprile.

EVENTI IN CITTA': il Cacciatorepediniere 'Caio Duilio' ormeggiato al Ponte Andrea Doria presso la Stazione Marittima sarà aperto alle visite della cittadinanza nelle seguenti giornate: lunedì 9 aprile dalle 14.30 alle 18.30; martedì 10 aprile dalle 10.30 alle 12.30/ dalle 14.30 alle 18.30; giovedì 12 aprile dalle 10.30 alle 12.30/ dalle 14.30 alle 18.30. Mostra "Baglietto - Un sogno sul mare" a Palazzo San Giorgio. Apertura dal martedì alla domenica, dalle ore 10.00 alle ore 19.00. Per ulteriori informazioni: [www.besummit.it](http://www.besummit.it)

## **Bucci: A Genova la Blue economy crea 58 mila posti di lavoro - "Porto e città lavorino insieme"**

Genova mira alla Blue economy per la crescita di territorio e occupazione, questo il focus dell'incontro di ieri sera organizzato dall'International Propeller Club di Genova, nell'ambito del Blue Economy Summit.

**GENOVA-** E' partito ieri sera il Blu Economy Summit, l'evento dedicato al mare e a tutte le sue filiere produttive, in programma a Genova fino a giovedì 12 aprile.

La Blue economy quale grande opportunità di crescita e di sviluppo per il territorio e l'occupazione è stato il tema degli interventi di ieri sera, alla serata di apertura del Blue Economy Summit. Cena e tavola rotonda nella cornice del Grand Hotel Savoia. di cui è stato promotore l'International Propeller Club porto of Genoa, con la presidente, l'avvocato Giorgia Boi.

Ospite della manifestazione **Marco Bucci**, sindaco della città: *"A Genova la Blue economy crea 58 mila posti di lavoro,- ha spiegato il sindaco- qui abbiamo tutta la filiera completa delle attività della economia del mare, non esiste altro posto al mondo che abbia come noi tutte le attività della filiera. Questo ci deve far pensare che dobbiamo lavorare tutti insieme"*.

Il sindaco ha quindi sottolineato la necessità di uno sviluppo integrato tra città e porto,, tra imprese e istituzioni che invece faticano ad avere uno sviluppo in sinergia perché storicamente separate: *"I nostri incontri non devono essere solo scambio di opinioni, - ha detto Bucci- ma devono tradursi in atti necessari anche a superare la burocrazia che, ancora oggi, rappresenta un muro oltre il quale è difficile andare"*. Da qui la necessità di lavorare tutti insieme: *" Il settore petrolchimico in questo momento a Genova è un esempio"*.

## Crociere, Costa inizia la gestione del terminal della Spezia

Nel 2019 arriva prima nave del gruppo alimentata a Lng



Costa Crociere ha iniziato oggi la sua gestione del terminal crocieristico della Spezia. La compagnia italiana si è aggiudicata lo scorso mese la gara ponte per 10 mesi per la gestione delle aree e dei servizi crocieristici "in attesa di poter avviare nelle prossime settimane la gara di project financing che ci consentirà di sviluppare questo importante settore per il nostro porto" ha ricordato la presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Carla Roncallo. "Guardiamo con grande interesse al porto della Spezia ma anche a tutta la Liguria - ha detto il direttore generale di Costa Crociere Neil Palomba -. Abbiamo preso questo impegno non solo per l'interesse di gestire il terminal a breve termine ma anche per dare un messaggio a città e istituzioni: noi siamo qui per prenderci un impegno e restare". Il ricorso al Tar, presentato dalla società Discover che precedentemente gestiva il servizio, secondo la presidente dell'autorità portuale non interferirà sulle procedure. Nel 2018 Costa effettuerà alla Spezia 20 scali, per 90 mila passeggeri. Diventeranno 21 nel 2019, con i passeggeri movimentati che saliranno a 80 mila grazie all'impiego di navi più grandi. In tutto, il prossimo anno, saranno 49 gli scali nel porto spezzino del Gruppo Costa pari a 255 mila passeggeri, grazie anche ad Aida Cruises, compagnia tedesca del gruppo che farà 28 scali. E per il 2019 un'altra novità è l'arrivo di Costa Smeralda "la prima nave della flotta 'green' alimentata con Lng, il combustibile fossile più pulito al mondo" ha aggiunto Palomba. Sarà inaugurata a fine del 2019, con 180 mila tonnellate di stazza lorda e 9900 ospiti totali. Arriverà alla Spezia ogni venerdì.

## La Spezia: Costa Crociere avvia ufficialmente la gestione del servizio crociere del porto ligure

(FERPRESS) – La Spezia, 9 APR – Come previsto dalla clausola di salvaguardia della gara, Costa Crociere sta provvedendo all'assunzione del personale precedentemente impiegato nella gestione del servizio, e sta utilizzando operatori e fornitori locali per le proprie necessità.

“Nell'anno in cui festeggiamo il nostro settantesimo anniversario, siamo davvero lieti di poter rafforzare ulteriormente la nostra presenza in Liguria, la nostra casa.” – ha dichiarato Neil Palomba, Direttore Generale di Costa Crociere – “La Spezia è un porto a cui guardiamo con grande interesse per il futuro, anche in riferimento al nuovo terminal crociere che verrà realizzato. A questo riguardo, il nostro auspicio è che ci sia un progetto condiviso anche con Costa Crociere, dal momento che abbiamo in previsione un sostanziale incremento degli scali. Nel 2019 porteremo infatti a La Spezia ben due nuove ammiraglie: Costa Smeralda e AIDAnova del nostro marchio tedesco AIDA Cruises”.

“Iniziamo questa nuova stagione crocieristica con una gestione del servizio da parte di Costa Crociere, che di recente ha vinto la gara ponte che abbiamo bandito per la stagione 2018, in attesa di poter avviare nelle prossime settimane la gara di project financing che ci consentirà di stabilizzare il servizio e ci aiuterà nei prossimi anni a sviluppare ulteriormente questo importante settore del nostro porto,” , ha dichiarato Carla Roncallo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. “La compagnia Costa Crociere non ha bisogno di presentazioni, sicuramente saprà svolgere al meglio l'incarico che si è aggiudicata. Ora mi aspetto la collaborazione di tutti quelli che davvero tengono a questa attività. Vogliamo davvero lavorare con le rappresentanze territoriali e con tutti i player di questo comparto, per aumentare ulteriormente i benefici che l'attività crocieristica ha già portato e sta tuttora portando a questa città.”

“Il sistema crocieristico si è rivelato, e continua a rivelarsi, un settore strategico per lo sviluppo della nostra Città. Mi congratulo con Costa Crociere che sta costruendo un rapporto di continuità nella speranza che La Spezia possa diventare uno scalo di riferimento attrattivo anche per altre compagnie. In questo senso, continueremo a lavorare diventando una destinazione turistica peculiare e non solo un gate per altri territori,” ha dichiarato Pierluigi Peracchini, Sindaco di La Spezia. “Il nostro patrimonio culturale e artistico, infatti, conosciuto nel mondo come il Golfo dei Poeti, può essere considerato a tutti gli effetti come un driver per la promozione del nostro territorio ed è quindi fondamentale, in questa fase di particolare fortuna, programmare e strutturare un sistema coerente e integrato dell'offerta che risponda alle attese dei visitatori, cercando di esaltare l'unicità di un luogo in cui storia, arte e tradizione, mare e terra, si fondono in armonia.

Nel 2018 le navi Costa effettueranno a La Spezia un totale di 20 scali, pari a una previsione di circa 90.000 passeggeri movimentati. Oltre a Costa Victoria (75.000 tonnellate di stazza e 2.394 ospiti totali), che arriverà tutti i lunedì sino al 21 maggio, dal 19 settembre al 21 novembre, tutte le domeniche, sarà la volta di Costa Magica (103.000 tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali). Un ulteriore incremento al traffico crocieristico di La Spezia arriverà da Aida Cruises, compagnia tedesca del Gruppo Costa, che effettuerà 5 scali, per circa 11.000 passeggeri movimentati.

Nel 2019 è prevista una crescita sostanziale: il Gruppo Costa garantirà a La Spezia un totale di 49 scali, pari a una previsione di 255.000 passeggeri movimentati. Gli scali di Costa Crociere saranno 21, ma i passeggeri movimentati saliranno a 80.000, grazie all'impiego di navi di maggiori dimensioni. Dal 4 aprile al 23 maggio 2019, e dal 3 ottobre al 7 novembre, Costa Fortuna (103.000 tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali) sarà a La Spezia tutti i martedì. La grande novità è rappresentata dalla nuova ammiraglia Costa Smeralda (180.000 tonnellate di stazza lorda e 9.900 ospiti totali), attualmente in costruzione nel cantiere Meyer di Turku (Finlandia). A partire dal 15 novembre Costa Smeralda sarà a La Spezia tutti i venerdì sino a maggio 2020, per un itinerario di una settimana che toccherà anche Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca e Civitavecchia. AIDA Cruises porterà invece 28 scali a La Spezia nel 2019, con una previsione di circa 175.000 passeggeri movimentati, grazie alla presenza settimanale della nuova ammiraglia AIDAnova.

Costa Smeralda, alimentata sia in porto che in mare aperto a LNG, sarà la migliore espressione del concetto di “Italy's finest” che caratterizza il marchio Costa a livello internazionale. Proporrà innovazioni assolute, ma anche ulteriori sviluppi di quelle caratteristiche di prodotto che stanno riscuotendo maggior successo sulle navi già in servizio. Per realizzare gli interni sono state selezionate quattro società di progettazione di fama internazionale – Dordoni Architetti, Jeffrey Beers International, Partner Ship Design e Rockwell Group – sotto la guida del direttore creativo Adam D. Tihany.

## PORTO DI LA SPEZIA: COSTA CROCIERE AVVIA LA GESTIONE DEL SERVIZIO CROCIERE



*Con lo scalo odierno di Costa Victoria inizia la gestione delle aree e dei servizi crociere di La Spezia da parte della compagnia italiana. Nel 2019 prevista un'importante crescita del Gruppo Costa a La Spezia con l'arrivo delle nuove ammiraglie Costa Smeralda e AIDAnova. Prosegue in questo modo l'impegno di Costa Crociere per un progetto condiviso che consenta alla Liguria di posizionarsi come una Regione a forte vocazione turistica.*

**Genova, 9 aprile 2018** – In occasione dello scalo della nave **Costa Victoria**, **Costa Crociere** avvia ufficialmente la gestione del servizio crociere del porto di **La Spezia**.

A marzo 2018 la compagnia italiana si era infatti aggiudicata la gara indetta dall'**Autorità Portuale di Sistema del Mar Ligure Orientale** per la concessione delle aree e dei servizi crociere del porto ligure, per una durata di 9 mesi prorogabili sino a 10.

Come previsto dalla clausola di salvaguardia della gara, Costa Crociere sta provvedendo all'assunzione del personale precedentemente impiegato nella gestione del servizio, e sta utilizzando operatori e fornitori locali per le proprie necessità.

*“Nell'anno in cui festeggiamo il nostro settantesimo anniversario, siamo davvero lieti di poter rafforzare ulteriormente la nostra presenza in Liguria, la nostra casa.”* – ha dichiarato **Neil Palomba**, Direttore Generale di Costa Crociere – *“La Spezia è un porto a cui guardiamo con grande interesse per il futuro, anche in riferimento al nuovo terminal crociere che verrà realizzato. A questo riguardo, il nostro auspicio è che ci sia un progetto condiviso anche con Costa Crociere, dal momento che abbiamo in previsione un sostanziale incremento degli scali. Nel 2019 porteremo infatti a La Spezia ben due nuove ammiraglie: Costa Smeralda e AIDAnova del nostro marchio tedesco AIDA Cruises”*.

*“Iniziamo questa nuova stagione crocieristica con una gestione del servizio da parte di Costa Crociere, che di recente ha vinto la gara ponte che abbiamo bandito per la stagione 2018, in attesa di poter avviare nelle prossime settimane la gara di project financing che ci consentirà di stabilizzare il servizio e ci aiuterà nei prossimi anni a sviluppare ulteriormente questo importante settore del nostro porto,”*

, ha dichiarato **Carla Roncallo**, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. *“La compagnia Costa Crociere non ha bisogno di presentazioni, sicuramente saprà svolgere al meglio l'incarico che si è aggiudicata. Ora mi aspetto la collaborazione di tutti quelli che davvero tengono a questa attività. Vogliamo davvero lavorare con le rappresentanze territoriali e con tutti i player di questo comparto, per aumentare ulteriormente i benefici che l'attività crocieristica ha già portato e sta tuttora portando a questa città.”*

*“Il sistema crocieristico si è rivelato, e continua a rivelarsi, un settore strategico per lo sviluppo della nostra Città. Mi congratulo con Costa Crociere che sta costruendo un rapporto di continuità nella speranza che La Spezia possa diventare uno scalo di riferimento attrattivo anche per altre compagnie. In questo senso, continueremo a lavorare diventando una destinazione turistica peculiare e non solo un gate per altri territori,”* ha dichiarato **Pierluigi Peracchini**, Sindaco di La Spezia. *“Il nostro patrimonio culturale e artistico, infatti, conosciuto nel mondo come il Golfo dei Poeti, può essere considerato*

## - segue

---

*a tutti gli effetti come un driver per la promozione del nostro territorio ed è quindi fondamentale, in questa fase di particolare fortuna, programmare e strutturare un sistema coerente e integrato dell'offerta che risponda alle attese dei visitatori, cercando di esaltare l'unicità di un luogo in cui storia, arte e tradizione, mare e terra, si fondono in armonia.*

Nel 2018 le navi Costa effettueranno a La Spezia un totale di 20 scali, pari a una previsione di circa 90.000 passeggeri movimentati. Oltre a Costa Victoria (75.000 tonnellate di stazza e 2.394 ospiti totali), che arriverà tutti i lunedì sino al 21 maggio, dal 19 settembre al 21 novembre, tutte le domeniche, sarà la volta di Costa Magica (103.000 tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali). Un ulteriore incremento al traffico crocieristico di La Spezia arriverà da Aida Cruises, compagnia tedesca del Gruppo Costa, che effettuerà 5 scali, per circa 11.000 passeggeri movimentati.

Nel 2019 è prevista una crescita sostanziale: il **Gruppo Costa** garantirà a La Spezia un totale di **49 scali**, pari a una previsione di **255.000 passeggeri movimentati**. Gli scali di Costa Crociere saranno 21, ma i passeggeri movimentati saliranno a 80.000, grazie all'impiego di navi di maggiori dimensioni. Dal 4 aprile al 23 maggio 2019, e dal 3 ottobre al 7 novembre, Costa Fortuna (103.000 tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali) sarà a La Spezia tutti i martedì. La grande novità è rappresentata dalla nuova ammiraglia **Costa Smeralda** (180.000 tonnellate di stazza lorda e 9.900 ospiti totali), attualmente in costruzione nel cantiere Meyer di Turku (Finlandia). A partire dal 15 novembre Costa Smeralda sarà a La Spezia tutti i venerdì sino a maggio 2020, per un itinerario di una settimana che toccherà anche Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca e Civitavecchia. AIDA Cruises porterà invece 28 scali a La Spezia nel 2019, con una previsione di circa 175.000 passeggeri movimentati, grazie alla presenza settimanale della nuova ammiraglia AIDAnova.

Costa Smeralda, alimentata sia in porto che in mare aperto a LNG, sarà la migliore espressione del concetto di "Italy's finest" che caratterizza il marchio Costa a livello internazionale. Proporrà innovazioni assolute, ma anche ulteriori sviluppi di quelle caratteristiche di prodotto che stanno riscuotendo maggior successo sulle navi già in servizio. Per realizzare gli interni sono state selezionate quattro società di progettazione di fama internazionale – Dordoni Architetti, Jeffrey Beers International, Partner Ship Design e Rockwell Group – sotto la guida del direttore creativo Adam D. Tihany.

## Crociere, Costa inizia gestione terminal La Spezia

Nel 2019 prevista un'importante crescita del Gruppo Costa a La Spezia

GENOVA – In occasione dello scalo della nave Costa Victoria, Costa Crociere avvia ufficialmente la gestione del servizio crociere del porto di La Spezia.

A marzo 2018 la compagnia italiana si era infatti aggiudicata la gara indetta dall'Autorità Portuale di Sistema del Mar Ligure Orientale per la concessione delle aree e dei servizi crociere del porto ligure, per una durata di 9 mesi prorogabili sino a 10. Come previsto dalla clausola di salvaguardia della gara, Costa Crociere sta provvedendo all'assunzione del personale precedentemente impiegato nella gestione del servizio, e sta utilizzando operatori e fornitori locali per le proprie necessità.

"Nell'anno in cui festeggiamo il nostro settantesimo anniversario, siamo davvero lieti di poter rafforzare ulteriormente la nostra presenza in Liguria, la nostra casa." – ha dichiarato Neil Palomba, Direttore Generale di Costa Crociere – "La Spezia è un porto a cui guardiamo con grande interesse per il futuro, anche in riferimento al nuovo terminal crociere che verrà realizzato. A questo riguardo, il nostro auspicio è che ci sia un progetto condiviso anche con Costa Crociere, dal momento che abbiamo in previsione un sostanziale incremento degli scali. Nel 2019 porteremo infatti a La Spezia ben due nuove ammiraglie: Costa Smeralda e AIDAnova del nostro marchio tedesco AIDA Cruises".

"Iniziamo questa nuova stagione crocieristica con una gestione del servizio da parte di Costa Crociere, che di recente ha vinto la gara ponte che abbiamo bandito per la stagione 2018, in attesa di poter avviare nelle prossime settimane la gara di project financing che ci consentirà di stabilizzare il servizio e ci aiuterà nei prossimi anni a sviluppare ulteriormente questo importante settore del nostro porto," ha dichiarato Carla Roncallo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. "La compagnia Costa Crociere non ha bisogno di presentazioni, sicuramente saprà svolgere al meglio l'incarico che si è aggiudicata. Ora mi aspetto la collaborazione di tutti quelli che davvero tengono a questa attività. Vogliamo davvero lavorare con le rappresentanze territoriali e con tutti i player di questo comparto, per aumentare ulteriormente i benefici che l'attività crocieristica ha già portato e sta tuttora portando a questa città."

"Il sistema crocieristico si è rivelato, e continua a rivelarsi, un settore strategico per lo sviluppo della nostra Città. Mi congratulo con Costa Crociere che sta costruendo un rapporto di continuità nella speranza che La Spezia possa diventare uno scalo di riferimento attrattivo anche per altre compagnie. In questo senso, continueremo a lavorare diventando una destinazione turistica peculiare e non solo un gate per altri territori," ha dichiarato Pierluigi Peracchini, Sindaco di La Spezia. "Il nostro patrimonio culturale e artistico, infatti, conosciuto nel mondo come il Golfo dei Poeti, può essere considerato a tutti gli effetti come un driver per la promozione del nostro territorio ed è quindi fondamentale, in questa fase di particolare fortuna, programmare e strutturare un sistema coerente e integrato dell'offerta che risponda alle attese dei visitatori, cercando di esaltare l'unicità di un luogo in cui storia, arte e tradizione, mare e terra, si fondono in armonia.

Nel 2018 le navi Costa effettueranno a La Spezia un totale di 20 scali, pari a una previsione di circa 90.000 passeggeri movimentati. Oltre a Costa Victoria (75.000 tonnellate di stazza e 2.394 ospiti totali), che arriverà tutti i lunedì sino al 21 maggio, dal 19 settembre al 21 novembre, tutte le domeniche, sarà la volta di Costa Magica (103.000 tonnellate di

## - segue

---

stazza lorda e 3.470 ospiti totali). Un ulteriore incremento al traffico crocieristico di La Spezia arriverà da Aida Cruises, compagnia tedesca del Gruppo Costa, che effettuerà 5 scali, per circa 11.000 passeggeri movimentati.

Nel 2019 è prevista una crescita sostanziale: il Gruppo Costa garantirà a La Spezia un totale di 49 scali, pari a una previsione di 255.000 passeggeri movimentati. Gli scali di Costa Crociere saranno 21, ma i passeggeri movimentati saliranno a 80.000, grazie all'impiego di navi di maggiori dimensioni. Dal 4 aprile al 23 maggio 2019, e dal 3 ottobre al 7 novembre, Costa Fortuna (103.000 tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali) sarà a La Spezia tutti i martedì. La grande novità è rappresentata dalla nuova ammiraglia Costa Smeralda (180.000 tonnellate di stazza lorda e 9.900 ospiti totali), attualmente in costruzione nel cantiere Meyer di Turku (Finlandia). A partire dal 15 novembre Costa Smeralda sarà a La Spezia tutti i venerdì sino a maggio 2020, per un itinerario di una settimana che toccherà anche Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca e Civitavecchia. AIDA Cruises porterà invece 28 scali a La Spezia nel 2019, con una previsione di circa 175.000 passeggeri movimentati, grazie alla presenza settimanale della nuova ammiraglia AIDAnova.

Costa Smeralda, alimentata sia in porto che in mare aperto a LNG, sarà la migliore espressione del concetto di "Italy's finest" che caratterizza il marchio Costa a livello internazionale. Proporrà innovazioni assolute, ma anche ulteriori sviluppi di quelle caratteristiche di prodotto che stanno riscuotendo maggior successo sulle navi già in servizio. Per realizzare gli interni sono state selezionate quattro società di progettazione di fama internazionale – Dordoni Architetti, Jeffrey Beers International, Partner Ship Design e Rockwell Group – sotto la guida del direttore creativo Adam D. Tihany.

## COSTA CROCIERE AVVIA LA GESTIONE DEL SERVIZIO CROCIERE NEL PORTO DI LA SPEZIA



Con lo scalo odiernodi Costa Victoria inizia la gestione delle aree e dei servizi crociere di La Spezia da parte della compagnia italiana. Nel 2019 prevista un'importante crescita del Gruppo Costa a La Spezia con l'arrivo delle nuove ammiraglie Costa Smeralda e AIDAnova. Prosegue in questo modo l'impegno di Costa Crociere per un progetto condiviso che consenta alla Liguria di posizionarsi come una Regione a forte vocazione turistica. Genova, 9 aprile 2018 – In occasione dello scalo della nave Costa Victoria, [Costa Crociere](#) avvia ufficialmente la gestione del servizio crociere del porto di La Spezia. A marzo 2018 la compagnia italiana si era infatti aggiudicata la gara indetta dall'Autorità Portuale di Sistema del Mar Ligure Orientale per la concessione delle aree e dei servizi crociere del porto ligure, per una durata di 6 mesi prorogabili sino a 10. Come previsto dalla clausola di salvaguardia della gara, Costa Crociere sta provvedendo all'assunzione del personale precedentemente impiegato nella gestione del servizio, e sta utilizzando operatori e fornitori locali per le proprie necessità.

*"Nell'anno in cui festeggiamo il nostro settantesimo anniversario, siamo davvero lieti di poter rafforzare ulteriormente la nostra presenza in Liguria, la nostra casa." – ha dichiarato Neil Palomba, Direttore Generale di Costa Crociere – "La Spezia è un porto a cui guardiamo con grande interesse per il futuro, anche in riferimento al nuovo terminal crociere che verrà realizzato. A questo riguardo, il nostro auspicio è che ci sia un progetto condiviso anche con Costa Crociere, dal momento che abbiamo in previsione un sostanziale incremento degli scali. Nel 2019 porteremo infatti a La Spezia ben due nuove ammiraglie: Costa Smeralda e AIDAnova del nostro marchio tedesco AIDA Cruises".*

*"Iniziamo questa nuova stagione crocieristica con una gestione del servizio da parte di Costa Crociere, che di recente ha vinto la gara ponte che abbiamo bandito per la stagione 2018, in attesa di poter avviare nelle prossime settimane la gara di project financing che ci consentirà di stabilizzare il servizio e ci aiuterà nei prossimi anni a sviluppare ulteriormente questo importante settore del nostro porto," ha dichiarato Carla Roncallo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. "La compagnia Costa Crociere non ha bisogno di presentazioni, sicuramente saprà svolgere al meglio l'incarico che si è aggiudicata. Ora mi aspetto la collaborazione di tutti quelli che davvero tengono a questa attività. Vogliamo davvero lavorare con le rappresentanze territoriali e con tutti i player di questo comparto, per aumentare ulteriormente i benefici che l'attività crocieristica ha già portato e sta tuttora portando a questa città."*

*"Il sistema crocieristico si è rivelato, e continua a rivelarsi, un settore strategico per lo sviluppo della nostra Città. Mi congratulo con Costa Crociere che sta costruendo un rapporto di continuità nella speranza che La Spezia possa diventare uno scalo di riferimento attrattivo anche per altre compagnie. In questo senso, continueremo a lavorare diventando una destinazione turistica peculiare e non solo un gate per altri territori," ha dichiarato Pierluigi Peracchini, Sindaco di La Spezia. "Il nostro patrimonio culturale e artistico, infatti, conosciuto nel mondo come il Golfo dei Poeti, può essere considerato a tutti gli effetti come un driver per la promozione del nostro territorio ed è quindi fondamentale, in questa fase di particolare fortuna, programmare e strutturare un sistema coerente e integrato dell'offerta che risponda alle attese dei visitatori, cercando di esaltare l'unicità di un luogo in cui storia, arte e tradizione, mare e terra, si fondono in armonia."*

Nel 2018 le navi Costa effettueranno a La Spezia un totale di 20 scali, pari a una previsione di circa 60.000 passeggeri movimentati. Oltre a Costa Victoria (75.000 tonnellate di stazza e 2.394 ospiti totali), che arriverà tutti i lunedì sino al 21 maggio, dal 16 settembre al 21 novembre, tutte le domeniche, sarà la volta di Costa Magica (103.000 tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali). Un ulteriore incremento al traffico crocieristico di La Spezia arriverà da Aida Cruises, compagnia tedesca del Gruppo Costa, che effettuerà 5 scali, per circa 11.000 passeggeri movimentati.

## - segue

---

Nel 2019 è prevista una crescita sostanziale: il Gruppo Costa garantirà a La Spezia un totale di **49 scali**, pari a una previsione di **255.000 passeggeri movimentati**. Gli scali di Costa Crociere saranno 21, ma i passeggeri movimentati saliranno a 80.000, grazie all'impiego di navi di maggiori dimensioni. Dal 4 aprile al 23 maggio 2019, e dal 3 ottobre al 7 novembre, Costa Fortuna (103.000 tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali) sarà a La Spezia tutti i martedì. La grande novità è rappresentata dalla nuova ammiraglia **Costa Smeralda** (180.000 tonnellate di stazza lorda e 6.600 ospiti totali), attualmente in costruzione nel cantiere Meyer di Turku (Finlandia). A partire dal 15 novembre Costa Smeralda sarà a La Spezia tutti i venerdì sino a maggio 2020, per un itinerario di una settimana che toccherà anche Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca e Civitavecchia. AIDA Cruises porterà invece 28 scali a La Spezia nel 2019, con una previsione di circa 175.000 passeggeri movimentati, grazie alla presenza settimanale della nuova ammiraglia AIDAnova.

Costa Smeralda, alimentata sia in porto che in mare aperto a LNG, sarà la migliore espressione del concetto di "Italy's finest" che caratterizza il marchio Costa a livello internazionale. Proporrà innovazioni assolute, ma anche ulteriori sviluppi di quelle caratteristiche di prodotto che stanno riscuotendo maggior successo sulle navi già in servizio. Per realizzare gli interni sono state selezionate quattro società di progettazione di fama internazionale – Dordoni Architetti, Jeffrey Beers International, Partner Ship Design e Rockwell Group – sotto la guida del direttore creativo Adam D. Tihany.

## Costa avvia il servizio crociere a La Spezia



In occasione dello scalo di *Costa Victoria*, Costa Crociere avvia da lunedì la gestione del servizio crociere del porto di La Spezia. A marzo 2018 la compagnia italiana si era infatti aggiudicata la gara indetta dall'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Liguria orientale per la concessione delle aree e dei servizi crociere del porto ligure, per una durata di sei mesi prorogabili sino a dieci.

**Come previsto dalla clausola di salvaguardia, Costa Crociere sta provvedendo all'assunzione del personale precedentemente impiegato nella gestione del servizio e sta utilizzando operatori e fornitori locali per le proprie necessità. «La Spezia è un porto a cui guardiamo con grande interesse per il futuro, anche in riferimento al nuovo terminal crociere che verrà realizzato. Il nostro auspicio è che ci sia un progetto condiviso anche con Costa Crociere, dal momento che abbiamo in previsione un sostanziale incremento degli scali. Nel 2019 porteremo infatti a La Spezia ben due nuove ammiraglie: *Costa Smeralda* e AIDAnova del nostro marchio tedesco AIDA Cruises», afferma Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere.**

L'Adsp è in attesa del project financing, che dovrebbe partire tra qualche settimana, «che ci consentirà di stabilizzare il servizio e ci aiuterà nei prossimi anni a sviluppare ulteriormente questo importante settore del nostro porto», commenta il presidente Carla Roncallo.

Nel 2018 le navi Costa effettueranno 20 scali a La Spezia, pari a una previsione di circa 60 mila passeggeri movimentati. Ci approdano *Costa Victoria* (75 mila tonnellate di stazza e 2,394 passeggeri) e *Costa Magica* (103 mila tonnellate di stazza e 3,470 passeggeri). Un ulteriore incremento arriverà da Aida Cruises, compagnia tedesca del gruppo Costa, che effettuerà 5 scali per circa 11 mila passeggeri movimentati.

Nel 2019 gli scali delle navi di proprietà del gruppo Costa saliranno a 49 scali, pari a una previsione di 255 mila passeggeri movimentati. Quelli Costa Crociere saranno 21, ma i passeggeri movimentati saliranno a 80 mila grazie all'impiego di navi di maggiori dimensioni, grazie all'aggiunta di due navi: *Costa Fortuna*, gemella di *Costa Magica*, e la nuova ammiraglia *Costa Smeralda* (180 mila tonnellate di stazza per 6,600 passeggeri), attualmente in costruzione nel cantiere Meyer Werft di Turku (Finlandia). *Costa Smeralda* sarà alimentata sia in porto che in mare aperto a gas naturale liquefatto.

# Costa avvia la gestione crociere alla Spezia

La Spezia - In occasione dello scalo della nave "Costa Victoria", Costa Crociere avvia ufficialmente la gestione del servizio crociere del porto di La Spezia. A marzo 2018 la compagnia italiana si era infatti aggiudicata la gara indetta dall'Autorità portuale di sistema del Mar Ligure Orientale



**La Spezia - In occasione dello scalo della nave "Costa Victoria"**, Costa Crociere avvia ufficialmente la gestione del servizio crociere del porto di La Spezia. A marzo 2018 la compagnia italiana si era infatti aggiudicata la gara indetta dall'Autorità Portuale di Sistema del Mar Ligure Orientale per la concessione delle aree e dei servizi crociere del porto ligure, per una durata di sei mesi prorogabili sino a 10.

**Come previsto dalla clausola di salvaguardia della gara**, Costa Crociere sta provvedendo all'assunzione del personale precedentemente impiegato nella gestione del servizio, e sta utilizzando operatori e fornitori locali per le proprie necessità: «Nell'anno in cui festeggiamo il nostro settantesimo anniversario, siamo davvero lieti di poter rafforzare ulteriormente la nostra presenza in Liguria, la nostra casa.» - ha dichiarato Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere - La Spezia è un porto a cui guardiamo con grande interesse per il futuro, anche in riferimento al nuovo terminal crociere che verrà realizzato. A questo riguardo, il nostro auspicio è che ci sia un progetto condiviso anche con Costa Crociere, dal momento che abbiamo in previsione un sostanziale incremento degli scali. Nel 2019 porteremo infatti a La Spezia ben due nuove ammiraglie: "Costa Smeralda" e "AidaNova" del nostro marchio tedesco "Aida Cruises". «Iniziamo questa nuova stagione crocieristica con una gestione del servizio da parte di Costa Crociere, che di recente ha vinto la gara ponte che abbiamo bandito per la stagione 2018, in attesa di poter avviare nelle prossime settimane la gara di project financing che ci consentirà di stabilizzare il servizio e ci aiuterà nei prossimi anni a sviluppare ulteriormente questo importante settore del nostro porto» ha dichiarato Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale: «La compagnia Costa Crociere non ha bisogno di presentazioni, sicuramente saprà

## - segue

---

svolgere al meglio l'incarico che si è aggiudicata. Ora mi aspetto la collaborazione di tutti quelli che davvero tengono a questa attività. Vogliamo davvero lavorare con le rappresentanze territoriali e con tutti i player di questo comparto, per aumentare ulteriormente i benefici che l'attività crocieristica ha già portato e sta tuttora portando a questa città». Nel 2018 le navi Costa effettueranno a La Spezia un totale di 20 scali, pari a una previsione di circa 60 mila passeggeri movimentati.

**Oltre a "Costa Victoria"** (75 mila tonnellate di stazza e 2.394 ospiti totali), che arriverà tutti i lunedì sino al 21 maggio, dal 16 settembre al 21 novembre, tutte le domeniche, sarà la volta di "Costa Magica" (103 mila tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali).

**Un ulteriore incremento al traffico crocieristico di La Spezia arriverà da Aida Cruises**, compagnia tedesca del Gruppo Costa, che effettuerà cinque scali, per circa 11.000 passeggeri movimentati. Nel 2019 è prevista una crescita sostanziale: il Gruppo Costa garantirà a La Spezia un totale di 49 scali, pari a una previsione di 255 mila passeggeri movimentati. Gli scali di Costa Crociere saranno 21, ma i passeggeri movimentati saliranno a 80 mila, grazie all'impiego di navi di maggiori dimensioni. Dal 4 aprile al 23 maggio 2019, e dal 3 ottobre al 7 novembre, "Costa Fortuna" (103 mila tonnellate di stazza lorda e 3.470 ospiti totali) sarà alla Spezia tutti i martedì.

**La grande novità è rappresentata dalla nuova ammiraglia "Costa Smeralda"** (180 mila tonnellate di stazza lorda e 6.600 ospiti totali), attualmente in costruzione nel cantiere Meyer di Turku (Finlandia).

**A partire dal 15 novembre Costa Smeralda sarà a La Spezia tutti i venerdì** sino a maggio 2020, per un itinerario di una settimana che toccherà anche Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca e Civitavecchia.

**Aida Cruises porterà invece 28 scali a La Spezia nel 2019**, con una previsione di circa 175 mila passeggeri movimentati, grazie alla presenza settimanale della nuova ammiraglia "AidaNova".

## Il secolo XIX

---

### Costa, per il 2019 sono previste 255 mila persone alla Spezia

GENOVA. Costa Crociere ha iniziato ieri la gestione del terminal crocieristico della Spezia. La compagnia italiana si è aggiudicata lo scorso mese la gara -ponte per 10 mesi per la gestione delle aree e dei servizi crocieristici «in attesa di poter avviare nelle prossime settimane la gara per il finanziamento a progetto che ci consentirà di sviluppare questo importante settore per il nostro porto» ha ricordato la presidente dell' Autorità di sistema portuale La Spezia -Marina di Carrara Carla Roncallo.

Il ricorso al Tribunale amministrativo regionale, presentato dalla società Discover che precedentemente gestiva il servizio crociere alla Spezia, secondo Roncallo non interferirà sulle procedure. Nel 2018 Costa effettuerà alla Spezia 20 scali, per 60 mila passeggeri. Diventeranno 21 nel 2019, con i passeggeri movimentati che saliranno a 80 mila grazie all' impiego di navi più grandi. In tutto, il prossimo anno, saranno 49 gli scali nel porto spezzino del gruppo Costa pari a 255 mila passeggeri, grazie anche ad Aida Cruises, compagnia tedesca del gruppo che farà 28 scali. Per il 2019 un' altra novità è l' arrivo di "Costa Smeralda" «la prima nave della flotta "verde" alimentata con il gas, il combustibile fossile più pulito al mondo» spiega il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba. Sarà inaugurata a novembre 2019, con 180 mila tonnellate di stazza lorda e 6.600 ospiti totali. Arriverà alla Spezia ogni venerdì, fino a maggio 2020.

La vocazione turistica e le opportunità commerciali, il "segmento" industriale

## Porto, le opzioni dello sviluppo

*Un errore strategico negarsi opportunità. L'interfaccia con Gioia Tauro*

Milazzo Ro-ro? No, grazie. Non è una questione di interfaccia con la Calabria. Ma solo di waterfront. Nello specchio di mare protetto dal lussureggiante promontorio si gioca l'ultima vera partita per la rinascita della città del Capo. In verità su un "fronte" ben più ampio del vecchio porto regionale delimitato dai moli Marullo e Rizzo e da Acqueviola. E le proposte relative all'arrivo di imprenditori interessati ad avviare nuove rotte del mare interessano davvero poco.

Oggi si ragiona in termini di sinergia, nella logica dell'**Autorità portuale** non più di **Messina** e dunque sino alla foce del Niceto, bensì sulla sponda calabrese di Gioia Tauro. Il consiglio comunale in più occasioni ha detto "no" a questo accorpamento, ma in passato si era espresso in modo avverso anche alle navi ro-ro, all'ipotesi dell'interfaccia con Gioia Tauro. Tuttavia è un fatto innegabile che non si possa parlare di vocazione turistica perché non può cancellare i pontili della Raffineria e, tra non molto, della Duferdofin.

Ecco il nodo da sciogliere: il futuro del porto di Milazzo non potrà non essere a vocazione differenziata. Scartata l'opzione container, anche perché - nonostante l'ex Montecatini - non esistendo adeguate aree di stoccaggio e viabilità di servizio c'è da ragionare sul nuovo Piano regolatore trovando una sintesi con la proposta di Prp che prevede adeguati spazi nel porto storico. Una partita che rischia di far perdere a Milazzo il "treno" di cospicui finanziamenti.

L'ampliamento e la riorganizzazione del bacino **portuale** vanno contestualizzati in prospettiva verso Giammoro, dove sta nascendo il pontile per le ex Acciaierie e dove potrebbe trovare (territori tra Pace e San Filippo) utile sintesi quel vecchio progetto di punto franco decentrato di **Messina**. È auspicabile, dunque, che la tanto auspicata concertazione possa avviarsi. Con l'istituzione di un tavolo tecnico permanente tra Comune e **Authority**, qualunque essa sia. Caso contrario sarà inutile attendere il completamento della banchina XX Luglio. Se non si andrà a programmare nuove attività commerciali questa città non avrà quel ritorno economico, e soprattutto occupazionale, che da tempo si attende e che uno scalo come quello di Milazzo è in condizione di dare. Considerazioni condivise da diversi esponenti politici (su tutti il consigliere Antonio Foti che sulla **portualità** ha speso parecchie risorse).

«Dal porto di Milazzo passa gran parte del futuro della città e qualunque scelta deve essere condivisa - afferma -

Sarebbe dunque opportuno, se ancora possibile affrontare la questione anche col progettista».

Ma anche gli «addetti ai lavori» sono scontenti dell'attuale pianificazione. «Noi sul piano del porto non siamo stati interpellati; la prima volta è stata quando hanno mostrato la bozza. Insomma a giochi fatti. Se non si comprenderà che occorre essere autonomi per scegliere, il futuro sarà segnato». (r.m.)

Giovanni Ardizzone annuncia la sua non candidatura a sindaco

## Programmi per la Città con "Liberi e Forti per Messina"

"Le idee camminano sulle gambe degli uomini". E' stato questo il leitmotiv che ha guidato l'incontro promosso dal Movimento Civico "Liberi e Forti per Messina" al Salone delle Bandiere. Mentre le coalizioni e i partiti sono impegnati a cercare candidati per la formazione delle liste, c'è chi in modo responsabile si incontra per costruire progetti, attraverso idee e proposte concrete, per un programma elettorale serio, credibile e concretizzabile, a medio e lungo termine per la città. Nel partecipato terzo appuntamento, che ha coinvolto giovani e adulti aderenti al Movimento, moderato dalla prof.ssa Maria Longo, sono stati presentati segmenti di programma per i quali gli intervenuti sono da anni impegnati in prima persona e quindi credibili per la storia della quale ognuno di essi è stato ed è espressione. Dopo la proiezione di alcuni video di Giorgio Gaber e Antonio de Curtis nel film "Gli Onorevoli", che hanno fornito la chiave di lettura dell'incontro, si sono avvicendati al microfono i fondatori del Movimento. Enzo Caruso, coordinatore di Liberi e Forti e docente, facendo leva su quanto già realizzato con il circuito dei forti, che vede da quattro anni la presenza dei croceristi della MSC-Crociere sui Peloritani e con l'evento internazionale dello Sbarco di Don Giovanni d'Austria, che da dieci anni dà appuntamento a delegazioni provenienti da sei Paesi dell'Unione Europea, ha evidenziato la mancanza di consapevolezza da parte dei politici dell'immenso patrimonio ambientale, architettonico e storico di cui Messina è dotata. La messa a sistema dei grandi eventi (Vara, Sbarco di Don Giovanni d'Austria, Galà del Folklore, Settimana Santa) può fungere da volano, con un'opportuna regia, per una promozione del turismo culturale e scolastico, con conseguente indotto economico basato sulla recettività e sull'enogastromia. A seguire, l'Ammiraglio Gian Francesco Cremonini, già direttore dell'Arsenale ha esaminato tre aspetti essenziali della spiccata vocazione marinara della nostra città: la cantieristica, la portualità ed il fronte a mare. In merito alla cantieristica ha evidenziato la possibilità di una notevole ripresa, con conseguente aumento dei posti di lavoro legato alla realizzazione di un consorzio delle principali imprese (Rodríguez, Palumbo, Arsenale) a guida del Comune, per creare sinergia e aumentare le commesse, ma anche grazie alla spinta di una Autorità Portuale di Sistema, di

## - segue

---

riconquistata autonomia, con riconoscimento del porto come "core", che vada da Giammoro fino alla Calabria. A tale attività sarebbe collegato anche un rilancio della cantieristica non più soltanto legata alle navi dell' intorno, ma anche a quelle che attraversano il Mediterraneo, che passano lo Stretto e che oggi preferiscono soste manutentive a Malta. Per la portualità ha evidenziato la possibilità di trasformazione in aree turistiche/diporto di quelle aree litoranee che saranno lasciate libere (ad es. Baia di San Francesco) dopo il decentramento nella nuova area portuale di Tremestieri di tutto il traghettamento. In merito infine al fronte a mare ha auspicato la valorizzazione di tutto il lungo litorale messinese e della nuova litoranea sulla via Don Blasco, con un miglioramento delle spiagge al fine di dotarle di servizi logistici/igenici/ambientali. Nino Principato ha puntato sulla ricerca di un' identità messinese basata su Antonello da Messina, con conseguente ricostruzione della casa e riqualificazione del sito del Monastero indicato come sepoltura del grande pittore; ha quindi prospettato la valorizzazione della via dei Monasteri Basiliani, dei siti artistici con eventi dedicati a Shakespeare e Caravaggio. Sergio Indelicato ha evidenziato la necessità di agevolare le imprese con le autorizzazioni e le tasse comunali e la messa a disposizione dei giovani di immobili del patrimonio comunale, per il lancio di startup giovanili. Si sono quindi susseguiti gli interventi della pediatria Graziella Arena, presidente della "Onlus Persona Sempre" con proposte di una città inclusiva per persone con disabilità, riferendosi non solo all' abbattimento di barriere architettoniche, ma anche culturali. Gian Battista Arrigo, esponente dell' Associazione Millevetrine, ha fornito chiare linee guide per lo sviluppo del commercio in città e delle soluzioni per il superamento delle criticità. È stata poi la volta di Pippo Previti, promotore della valorizzazione della "Tomba di Antonello", dell' ing. Achille Baratta e del prof. Cosimo Inferrera che hanno offerto al dibattito positivi ed illuminanti spunti di riflessione. In chiusura, l' atteso intervento di Giovanni Ardizzone, presente all' incontro, col quale ha spiegato le motivazioni della sua non candidatura dovuta ad una grande confusione di candidature e di ricerca di candidati per le liste, senza un' idea unitaria volta al benessere e alla rinascita di quella "Messina, città Metropolitana" che ha tanto sognato. Ha invitato il Movimento a mantenere fede ai sani principi e ai valori, espressi nel Manifesto ispirato a Don Sturzo, e a continuare ad essere "portatori sani" di proposte, concrete e credibili, fatte da persone competenti e perbene. A tal proposito, considerate le energie, le competenze, i programmi messi in campo in questi mesi, il Movimento "Liberi e Forti per Messina" si riserva di comunicare, prossimamente, le azioni che intende mettere in atto, in relazione alla imminente competizione elettorale.

Fa tappa a **Messina** la "Horizon", nuova ammiraglia della Carnival Cruise Line

## Non c'è migliore testimonial per la città e il suo porto

*Un gioiello dell'architettura navale e la conferma dell'interesse delle grandi Compagnie verso lo Stretto*

Lucio D' Amico È salpata da Barcelona il 2 aprile e oggi arriva a **Messina**. La "Horizon" è un'altra delle più imponenti e attrezzate navi da crociera che ha scelto il nostro porto come una delle tappe principali del suo viaggio inaugurale. Assieme al gruppo Msc, anche la compagnia di navigazione americana Carnival Cruise Line suggella, con l'arrivo della sua ammiraglia, il patto con **Messina**, la città-porto inserita tra le mete privilegiate del Mediterraneo.

Motivo di orgoglio, per la nostra città, ma anche di sfida, a conferma della necessità di tutelare le prerogative e il ruolo del sistema portuale di **Messina** e Milazzo, che non può essere svenduto a nessuno né declassato.

Con le sue 133.500 tonnellate di stazza per 322 metri lineari, la possibilità di ospitare 4.000 passeggeri e 1.500 persone circa di equipaggio, la Carnival Horizon è il testimonial ideale della campagna di promozione dell'immagine di **Messina** e del suo porto. E soltanto gli idioti o coloro che, in malafede, perseguono altri "obiettivi", possono ignorare l'importanza che i flussi turistico-croceristici assumono per l'economia peloritana. Ad oggi, per la stagione 2018, è stato confermato l'arrivo di 164 navi per un totale di circa 361.000

passeggeri, cifra da rivedere sicuramente al rialzo, perché nei prossimi mesi dovrebbero giungere in porto altre navi che al momento non sono comprese nell'elenco di quelle già sicure. Fra le più attese, c'è la nuova Msc Seaview, il cui varo è previsto per il prossimo mese di giugno: toccherà **Messina** il martedì, da giugno a novembre, per ben 23 scali, con a bordo, a ogni viaggio, più di 5.000 passeggeri.

«Ancora una grande soddisfazione per il nostro porto e per gli operatori del settore - commenta il commissario straordinario dell'Autorità portuale Antonino De Simone -, si tratta di un importante riconoscimento per la destinazione che conferma un notevole "appeal" turistico ed escursionistico. Pur essendo una nave destinata al mercato americano che l'attende nei prossimi mesi, la Horizon toccherà **Messina** anche il prossimo 7 maggio e al suo arrivo, durante il tradizionale scambio di saluti, consegneremo al comandante un video della città e delle principali bellezze della provincia da far girare sugli schermi di bordo». È anche così che si promuove il "made in **Messina**".

## Crociere: Monti, l'arrivo di Divina consolida Msc a Palermo

Presidente autorità, verso rilancio scalo capoluogo



"L'arrivo della Msc Divina consolida la presenza nel porto di Palermo della compagnia, che passa dalle 49 toccate del 2017 alle 59 di quest'anno, con due colossi come la Divina e la Meraviglia che movimenteranno circa 295 mila crocieristi, quasi la metà dell'intero traffico". E' il commento del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, all'arrivo in porto di Msc Divina. "Dispiace - prosegue - non poter ancora essere accoglienti come vorremmo ma ormai lo stallo riguarda il passato, la storia del presente racconta, finalmente, la ripartenza dei lavori al molo Vittorio Veneto e alla stazione marittima, oltre alla demolizione dei sili sul molo Piave e dei corpi bassi su via Crispi per permettere allo sguardo di spaziare oltre i confini portuali. Si tratta di passi obbligati per riqualificare l'offerta portuale e rendere il porto all'altezza delle navi che lo scalano e della città che rappresenta".

## Crociere: primo approdo di Msc Divina a Palermo

Farà scalo a Palermo ogni lunedì per 27 volte



(ANSA) - PALERMO, 9 APR - La nave da crociera Msc Divina è stata accolta oggi a Palermo dai rappresentanti delle autorità e delle istituzioni locali, invitati a bordo per il consueto scambio crest con il comandante della nave Ferdinando Ponti.

A dare il benvenuto a bordo per festeggiare insieme ufficialmente l'estate di Msc Crociere a Palermo era presente anche Beppe Lupelli, Area Manager Puglia e Sicilia. La nave, arrivata nel porto per la prima volta lunedì di Pasquetta, vi farà scalo ogni lunedì per 27 volte, fino al 1 ottobre. "Msc Crociere nel 2018 incrementa del 35% propria presenza a Palermo in tutti i periodi dell'anno - ha spiegato Beppe Lupelli - arrivando a movimentare quasi 280.000 crocieristi grazie a 59 scali in 12 mesi. Nella stagione invernale che si è appena conclusa abbiamo avuto Msc Meraviglia, adesso arriva Msc Divina che invece resterà per tutta l'estate e successivamente tornerà Msc Meraviglia per le crociere della stagione invernale 2018/2019. A queste si aggiunge lo scalo di Msc Musica che a marzo ha effettuato una sosta a Palermo durante la crociera di ritorno dal Sud America. Ma Palermo resterà al centro della programmazione anche nel prossimo anno, quando arriverà a Palermo anche la nuova nave Grandiosa che entrerà in servizio a novembre del 2019".

## Monti: arrivo Divina consolida Msc a Palermo

Presidente AdSp, verso rilancio scalo capoluogo



PALERMO – "L'arrivo della Msc Divina consolida la presenza nel porto di Palermo della compagnia, che passa dalle 49 toccate del 2017 alle 59 di quest'anno, con due colossi come la Divina e la Meraviglia che movimenteranno circa 295 mila crocieristi, quasi la metà dell'intero traffico".

In questo modo il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, ha commentato all'arrivo in porto di Msc Divina.

"Dispiace – ha proseguito – non poter ancora essere accoglienti come vorremmo ma ormai lo stallo riguarda il passato, la storia del presente racconta, finalmente, la ripartenza dei lavori al molo Vittorio Veneto e alla stazione marittima, oltre alla demolizione dei sili sul molo Piave e dei corpi bassi su via Crispi per permettere allo sguardo di spaziare oltre i confini portuali".

"Si tratta di passi obbligati per riqualificare l'offerta portuale e rendere il porto all'altezza delle navi che lo scalano e della città che rappresenta" ha concluso Pasqualino Monti. Ricordiamo, infine, che un mese fa, a conclusione del Seatrade Crusi Global a Fort Lauderdale, il presidente dell'AdSp del Mare di Sicilia occidentale, aveva commentato con "grande soddisfazione" le previsioni per il traffico crocieristico nel 2018, diffuse dall'agenzia Cemar. Queste, infatti, aveva sottolineato Monti, "Indicano 570.000 passeggeri nei nostri tre scali, di cui 534 mila solo a Palermo con un aumento di oltre il 19% rispetto allo scorso anno – quando i crocieristi sbarcati in città erano stati 459.229 – e quindi ben oltre la percentuale complessiva italiana che si assesta al + 7,30%. Il nostro lavoro, avviato sei mesi fa con un'operazione di riqualificazione e pianificazione, ha corso tanto, fino ad arrivare alla fase di progettazione, partendo, non dimentichiamolo, da una situazione davvero sconcertante. Questi dati sono un incoraggiamento alle azioni portate avanti, all'impegno profuso, e un'iniezione di entusiasmo per proseguire la nostra marcia verso l'obiettivo di rendere i porti all'altezza dei rispettivi territori. Iniziando dalla prossima demolizione dei silos e dall'adeguamento del molo Vittorio Veneto a Palermo, fino alla realizzazione di un piccolo terminal a Trapani e alla riqualificazione della stazione marittima".

## Monti: arrivo Divina consolida Msc a Palermo

Presidente AdSp, verso rilancio scalo capoluogo



PALERMO – "L'arrivo della Msc Divina consolida la presenza nel porto di Palermo della compagnia, che passa dalle 49 toccate del 2017 alle 59 di quest'anno, con due colossi come la Divina e la Meraviglia che movimenteranno circa 295 mila crocieristi, quasi la metà dell'intero traffico".

In questo modo il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, ha commentato all'arrivo in porto di Msc Divina.

"Dispiace – ha proseguito – non poter ancora essere accoglienti come vorremmo ma ormai lo stallo riguarda il passato, la storia del presente racconta, finalmente, la ripartenza dei lavori al molo Vittorio Veneto e alla stazione marittima, oltre alla demolizione dei sili sul molo Piave e dei corpi bassi su via Crispi per permettere allo sguardo di spaziare oltre i confini portuali".

"Si tratta di passi obbligati per riqualificare l'offerta portuale e rendere il porto all'altezza delle navi che lo scalano e della città che rappresenta" ha concluso Pasqualino Monti. Ricordiamo, infine, che un mese fa, a conclusione del Seatrade Crusi Global a Fort Lauderdale, il presidente dell'AdSp del Mare di Sicilia occidentale, aveva commentato con "grande soddisfazione" le previsioni per il traffico crocieristico nel 2018, diffuse dall'agenzia Cemar. Queste, infatti, aveva sottolineato Monti, "Indicano 570.000 passeggeri nei nostri tre scali, di cui 534 mila solo a Palermo con un aumento di oltre il 19% rispetto allo scorso anno – quando i crocieristi sbarcati in città erano stati 459.229 – e quindi ben oltre la percentuale complessiva italiana che si assesta al + 7,30%. Il nostro lavoro, avviato sei mesi fa con un'operazione di riqualificazione e pianificazione, ha corso tanto, fino ad arrivare alla fase di progettazione, partendo, non dimentichiamolo, da una situazione davvero sconcertante. Questi dati sono un incoraggiamento alle azioni portate avanti, all'impegno profuso, e un'iniezione di entusiasmo per proseguire la nostra marcia verso l'obiettivo di rendere i porti all'altezza dei rispettivi territori. Iniziando dalla prossima demolizione dei silos e dall'adeguamento del molo Vittorio Veneto a Palermo, fino alla realizzazione di un piccolo terminal a Trapani e alla riqualificazione della stazione marittima".

# L'informatore Navale

---

## Trasporti:MIT, in 3 anni 181mld, possibili 220mila posti lavoro all'anno in 10 anni.RAM presenta il bilancio delle politiche trasporti-infrastrutture del Ministro Delrio



Roma, 10 aprile – Oltre 181 miliardi di investimenti in buona parte già attivati per mobilità sostenibile, dalle ferrovie al tpl, e 220mila posti di lavoro all'anno in 10 anni: sono alcuni dati che emergono da “Connettere Italia”, il programma per lo sviluppo di infrastrutture e trasporti attivato dal Ministro **Graziano Delrio** con la struttura tecnica di missione, le Direzioni Generali del MIT, con la collaborazione di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A. guidata da **Ennio Cascetta**.

Se ne è parlato ieri a Roma durante la presentazione del libro “Connettere l'Italia”, **Trasporti e logistica per un Paese che cambia**, nella Sala del Tempio di Adriano, in Piazza di Pietra. Occasione per fare il punto sugli ultimi tre anni delle politiche dei trasporti e delle infrastrutture, con protagonisti del settore della ricerca e dell'economia: **Stefano Pan** Confindustria, **Edoardo Zaccchini** Legambiente, **Domenico Arcuri** AD Invitalia, **Lorenzo Bellicini** Direttore Cresme, **Patrizia Gabellini** Politecnico Milano e **Mimmo Carrieri** Università La Sapienza.

“Con **Connettere l'Italia** – spiega **Graziano Delrio** - abbiamo portato avanti l'obiettivo di connettere sempre di più l'Italia con sé stessa e con l'Europa e con il mondo. Abbiamo investito sui valichi alpini per far assumere all'Italia un ruolo da protagonista nel traffico merci europee. La sfida globale si combatte ora con le connessioni, gli investimenti e con una identità di Paese chiara”. “Gli investimenti complessivi sono ripresi – ha ricordato il Ministro – perché sono passati dai 271 mld del 2014 ai 300 mld del 2017, includendo ferrovie, porti, autostrade. Con il fondo di progettazione che abbiamo previsto, contiamo di vedere anche i Comuni riprendere la spesa, dopo lo sblocco del patto di stabilità e le risorse messe a disposizione”.

Delrio ha concluso evidenziando il coinvolgimento degli operatori e dei cittadini avviato in questi anni: “La politica è un'opera collettiva: uscire dai problemi insieme è la politica. Provare a vincerli da soli è assolutamente velleitario. Il Paese deve cominciare a parlare in un'ottica cooperativa e uscire dalla logica settoriale. Se non c'è questa disponibilità è complicato governare qualsiasi cosa, una città, una Regione, un Paese”. Non dobbiamo avere paura – conclude **Delrio** - di rivolgerci alla gente, come con il dibattito pubblico sulle grandi opere. Se le opere sono condivise, saranno veramente patrimonio comune e migliori. Ed è questo il senso che vogliamo lasciare del nostro lavoro”.

Obiettivo di “Connettere l'Italia” è dotare il Paese di un sistema di mobilità sostenibile che consenta al paese di crescere ed essere più vivibile nei prossimi 15 anni. Per questo sono stati messi in campo investimenti e nuove norme, incentivi, in un quadro unico e sinergico. Il piano strategico ha visto riordino e rilancio della spesa: città, turismo, trafori, vie del mare, intermodalità ferroviaria, riforma del sistema portuale e della logistica, trasporto pubblico locale, sono stati interessati, in Italia ma soprattutto nel Mezzogiorno, da una pianificazione e programmazione a lungo termine di infrastrutture e trasporti, che potrà condurre in pochi anni a raggiungere ambiziosi obiettivi di mobilità sostenibile.

Dei 181,6 mld di investimenti previsti, 103,1 sono già disponibili con una copertura, per la realizzazione dei progetti, del 77% ed un fabbisogno residuo di 30,8 mld. Al top degli investimenti quelli dedicati alle ferrovie che sfiorano i 100 mld. Seguono strade e autostrade con circa 80 mld, città metropolitane con circa 20 mld. Poi aeroporti con 3,6 mld (realizzati al 100%) e porti con 2,4 mld. In tre anni sono stati attivati investimenti pari a quelli degli ultimi venti anni; una imponente operazione di rilancio della mobilità sostenibile in Italia.

# L'informatore Navale

---

Importanti anche i risparmi conseguiti: “I risultati delle **project review** già concluse, riguardanti strade, autostrade, ferrovie e porti – ha affermato **Cascetta** – sono notevoli in termini di impatto sulla spesa pubblica. Per esempio, per quanto riguarda strade e autostrade, le **project review** relative completate hanno consentito di ottenere un risparmio del 68% rispetto al costo iniziale degli interventi”.

Al convegno è stato inoltre proposto un focus sui dati della ripresa e i trasporti, a dimostrazione di quanto i due fattori siano strettamente interconnessi. È stato sottolineato come il **traffico merci e passeggeri** nel periodo 2014-2017 abbia registrato incrementi tali da incidere maggiormente sul Pil: nel traffico merci, per esempio, ha inciso con un + 3,5%, visto che in alcuni settori sono stati registrati aumenti di traffico del + 24% come nel cargo aereo o del +12,9% nel traffico passeggeri ferroviario.

“La crescita della domanda è frutto della ripresa economica – conclude **Cascetta** - e anche dell’implementazione delle semplificazioni legislative, regolamentari ed amministrative avviate negli ultimi anni, nonché degli schemi incentivanti messi in campo, in particolare, per il settore ferroviario, le politiche del **Ferrobonus**, dello **Sconto Traccia** e **sconto terminalisti portuali** e del **Marebonus** con l’obiettivo di favorire le autostrade del mare”.

Il libro “Connettere l’Italia” è pubblicato da **Franco Angeli Editore** e promosso da **RAM**.

**RIFERIMENTI LEGISLATIVI:** Per le linee guida del progetto si deve risalire allo **SNIT (Sistema Integrato Nazionale dei Trasporti)** definito nel **PGTL (Piano Generale Trasporti e Logistica)** del 2001. Il **DEF del 2017** certifica la strategia del “**Sistema a Rete**” e “**Connettere l’Italia**”, attraverso il lavoro delle **Direzioni Generali competenti del Ministero, della Struttura Tecnica di Missione** e con la collaborazione del braccio operativo in house **RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A.**, ne individua gli interventi per svilupparlo

## “Connettere l’Italia o siamo tagliati fuori”

Delrio: la sfida è globale, attenzione all’offensiva cinese



ROMA – “Il tema delle connessioni è centrale, se non restiamo dentro il gioco complesso saremo tagliati fuori”. Lo ha detto il ministro dei trasporti uscente Graziano Delrio, intervenendo alla presentazione del libro ‘Connettere l’Italia’, spiegando che “per questo serviva una buona pianificazione”, che è quello che ha cercato di fare durante il suo mandato. “C’era l’obiettivo di connettere di più l’Italia con se stessa”, ha detto il ministro ripercorrendo il lavoro fatto nei tre anni al Mit: “Oggi il 90% delle guerre non si combatte con gli armamenti, ma con gli investimenti nelle infrastrutture, la sfida è globale e la Cina sta facendo una vera offensiva egemonica con la pianificazione infrastrutturale”. “Per investire più rapidamente questo Paese ha bisogno di avere aziende solide, ma abbiamo un problema, non ne abbiamo più, abbiamo avuto molti fallimenti”, ha evidenziato Delrio. “Le politiche che abbiamo fatto erano per far assumere all’Italia un ruolo di maggior protagonismo”, ha aggiunto, sottolineando che “la dimensione internazionale è casa nostra e a chi rivendica nazionalismi dobbiamo dire che questo non è possibile”. “Un altro grande alleato che vorrei fosse l’eredità del nostro lavoro, è il popolo, la gente: l’opera diventa veramente patrimonio della comunità quando viene accettata. Bisogna sforzarsi – ha concluso – di capire quello di cui ha bisogno la gente”.

# Ferpress

Trasporti: MIT, in 3 anni 181 mld; possibili 220mila posti lavoro all'anno in 10 anni. RAM, bilancio politiche trasporti e infrastrutture

(FERPRESS) – Roma, 9 APR – Oltre 181 miliardi di investimenti in buona parte già attivati per mobilità sostenibile, dalle ferrovie al tpl, e 220mila posti di lavoro all'anno in 10 anni: sono alcuni dati che emergono da “Connettere Italia”, il programma per lo sviluppo di infrastrutture e trasporti attivato dal Ministro Graziano Delrio con la struttura tecnica di missione, le Direzioni Generali del MIT, con la collaborazione di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A. guidata da Ennio Cascetta.

Se ne è parlato oggi a Roma durante la presentazione del libro “Connettere l'Italia”, Trasporti e logistica per un Paese che cambia”, nella Sala del Tempio di Adriano, in Piazza di Pietra. Occasione per fare il punto sugli ultimi tre anni delle politiche dei trasporti e delle infrastrutture, con protagonisti del settore della ricerca e dell'economia: Stefano Pan Confindustria, Edoardo Zacchini Legambiente, Domenico Arcuri AD Invitalia, Lorenzo Bellicini Direttore Cresme, Patrizia Gabellini Politecnico Milano e Mimmo Carrieri Università La Sapienza.

“Con **Connettere l'Italia** – spiega Graziano Delrio – abbiamo portato avanti l'obiettivo di connettere sempre di più l'Italia con sé stessa e con l'Europa e con il mondo. Abbiamo investito sui valichi alpini per far assumere all'Italia un ruolo da protagonista nel traffico merci europeo. La sfida globale si combatte ora con le connessioni, gli investimenti e con una identità di Paese chiara”.

“Gli investimenti complessivi sono ripresi – ha ricordato il Ministro – perché sono passati dai 271 mld del 2014 ai 300 mld del 2017, includendo ferrovie, porti, autostrade. Con il fondo di progettazione che abbiamo previsto, contiamo di vedere anche i Comuni riprendere la spesa, dopo lo sblocco del patto di stabilità e le risorse messe a disposizione”.



Delrio ha concluso evidenziando il coinvolgimento degli operatori e dei cittadini avviato in questi anni: “La politica è un'opera collettiva: uscire dai problemi insieme è la politica. Provare a vincerli da soli è assolutamente velleitario. Il Paese deve cominciare a parlare in un'ottica cooperativa e uscire dalla logica settoriale. Se non c'è questa disponibilità è complicato governare qualsiasi cosa, una città, una Regione, un Paese”. Non dobbiamo avere paura – conclude Delrio – di rivolgerci alla gente, come con il dibattito pubblico sulle grandi opere. Se le opere sono condivise, saranno veramente patrimonio comune e migliori. Ed è questo il senso che vogliamo lasciare del nostro lavoro”.

Obiettivo di “Connettere l'Italia” è dotare il Paese di un sistema di mobilità sostenibile che consenta al paese di crescere ed essere più vivibile nei prossimi 15 anni. Per questo sono stati messi in campo investimenti e nuove norme, incentivi, in un quadro unico e sinergico. Il piano strategico ha visto riordino e rilancio della spesa: città, turismo, trafori, vie del mare, intermodalità ferroviaria, riforma del sistema portuale e della logistica, trasporto pubblico locale, sono stati interessati, in Italia ma soprattutto nel Mezzogiorno, da una pianificazione e programmazione a lungo termine di infrastrutture e trasporti, che potrà condurre in pochi anni a traguardare ambiziosi obiettivi di mobilità sostenibile.

Dei 181,9 mld di investimenti previsti, 103,1 sono già disponibili con una copertura, per la realizzazione dei progetti, del 77% ed un fabbisogno residuo di 30,8 mld. Al top degli investimenti quelli dedicati alle ferrovie che sfiorano i 100

# Ferpress

---

mld. Seguono strade e autostrade con circa 80 mld, città metropolitane con circa 20 mld. Poi aeroporti con 3,9 mld (realizzati al 100%) e porti con 2,4 mld. In tre anni sono stati attivati investimenti pari a quelli degli ultimi venti anni; una imponente operazione di rilancio della mobilità sostenibile in Italia.

Importanti anche i risparmi conseguiti: “I risultati delle **project review** già concluse, riguardanti strade, autostrade, ferrovie e porti – ha affermato Cascetta – sono notevoli in termini di impatto sulla spesa pubblica. Per esempio, per quanto riguarda strade e autostrade, le project review relative completate hanno consentito di ottenere un risparmio del 98% rispetto al costo iniziale degli interventi”.

Al convegno è stato inoltre proposto un **focus** sui dati della ripresa e i trasporti, a dimostrazione di quanto i due fattori siano strettamente interconnessi. È stato sottolineato come il **traffico merci e passeggeri** nel periodo 2014-2017 abbia registrato incrementi tali da incidere maggiormente sul Pil: nel traffico merci, per esempio, ha inciso con un + 3,5%, visto che in alcuni settori sono stati registrati aumenti di traffico del + 24% come nel cargo aereo o del +12,9% nel traffico passeggeri ferroviario.

“La crescita della domanda è frutto della ripresa economica – aggiunge Cascetta – e anche dell’implementazione delle semplificazioni legislative, regolamentari ed amministrative avviate negli ultimi anni, nonché degli schemi incentivanti messi in campo, in particolare, per il settore ferroviario, le politiche del Ferrobonus, dello Sconto Traccia e sconto terminalisti portuali e del Marebonus con l’obiettivo di favorire le autostrade del mare”.

Il libro “Connettere l’Italia” è pubblicato da Franco Angeli Editore e promosso da RAM.

## Connettere l'Italia: Delrio, ineliminabile bisogno modernità. Decisivo non governo, ma collegamento con popolo

(FERPRESS) – Roma, 9 APR – “Questo libro non lo considero un epitaffio per la mia esperienza di tre anni alla guida del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Io sono molto ottimista per quanto verrà dopo: facendo una battuta cattiva, l'Italia può restare anche tre anni senza governo (in realtà non è così, ma è appunto una battuta), ma è ineliminabile il bisogno di modernità, l'aspirazione ad avere servizi di mobilità cittadina funzionanti come nel resto d'Europa, infrastrutture utili ed efficienti, ed è questo collegamento con le richieste del popolo che rappresenta la vera garanzia di continuità. In questi tre anni abbiamo lavorato soprattutto cercando di coinvolgere tutti gli attori e tutti i protagonisti del settore, ora lasciamo in eredità uno strumento come il dibattito pubblico per rendere le opere pubbliche sempre più condivise, non è vero che è una perdita di tempo discutere con le popolazioni per realizzare infrastrutture, se sono effettivamente utili per la collettività”.

E' quanto ha affermato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, a conclusione della presentazione del volume “Connettere l'Italia – Trasporti e logistica per un Paese che cambia”, curato da una serie di autori che hanno collaborato in questi anni con il ministro, in particolare nella Struttura di missione per la programmazione strategica, guidata da Ennio Cascetta. Il libro, edito da Franco Angeli e in vendita in libreria al prezzo di 20 €, è il primo di una serie di volumi di studi e ricerche curati da RAM, Logistica, Infrastrutture e Trasporti, ora affidata alla guida dello stesso Ennio Cascetta.

Delrio ha rifiutato con forza l'idea che il volume costituisca un “epitaffio” su un'esperienza di governo che rischia di essere interrotta una volta insediata la nuova maggioranza di governo e il nuovo titolare del dicastero. Secondo Delrio, i provvedimenti adottati non sono state le “sue” scelte (anzi, ha candidamente affermato di aver approvato il completamento di opere che “non divideva per niente”, ma che era necessario finanziare per evitare che venissero sprecati soldi pubblici), ma il frutto di un lavoro condiviso che ha visto coinvolti le strutture ministeriali, le associazioni, i sindacati, gli enti locali e regionali, perché – ha sottolineato il ministro – “la politica è un'opera collettiva”.

Delrio, oltre a rivendicare i risultati raggiunti, si è tolto qualche sassolino dalla scarpa, ricordando il punto da cui si era partiti. La Legge Obiettivo è stata ispirata solo dalla “logica del fare presto”, non dalla selezione della qualità dei progetti o dalla verifica della effettiva utilità delle opere. Inoltre, con opere disegnate solo sulla carta e senza che fossero stati predisposti i progetti esecutivi, “dopo solo pochi anni il fabbisogno per realizzare le opere è passato da 135 a 240 miliardi di euro”, mentre il numero delle opere considerate “prioritarie” ha rapidamente superato il migliaio, ha sottolineato il ministro, che ha invece difeso il nuovo Codice degli Appalti, che cancella lo scandalo del meccanismo del massimo ribasso e delle varianti in corso d'opera, e invece ha contribuito a far rinascere in Italia un mercato della progettazione, cresciuto nell'ultimo anno di oltre il 90%.

Il ministro ha ricordato che, in questi ultimi tre anni, sono stati destinati al settore dei trasporti e della logistica più investimenti che negli ultimi trent'anni, dando vita a quello che definito un vero “Piano Marshall” per la ricostruzione del settore. Molte cose restano ancora da fare, soprattutto nel settore del trasporto pubblico locale, dove è più facile realizzare quel collegamento con le richieste della gente, del popolo, che torna dalle grandi città europee e invidia il funzionamento dei sistemi di trasporto di quelle metropoli. A questo proposito, Delrio ha affermato che le amministrazioni locali “devono fare un salto di qualità”, perché in questi tre anni ha sperimentato spesso di aver trovato un'assenza di progetti cantierabili pur in presenza di finanziamenti già stanziati (il ministro non l'ha per niente citata, ma il riferimento all'esperienza della Metro C di Roma è sembrato implicito). Le ultime parole Delrio le ha spese per difendere una delle sue ultime eredità, cioè l'istituzione del dibattito pubblico e la verifica preventiva dei progetti di nuove opere con le popolazioni: “Non si perde tempo a discutere e a stare collegati con il popolo, l'esempio migliore viene dalla Svizzera, dove hanno discusso due anni prima di lanciare il grande piano di Alptransit, ma dopo sono andati avanti come un treno e anche con il pieno coinvolgimento della popolazione”, ha concluso il ministro.

## Connettere l'Italia: Cascetta, un libro per raccontare 3 anni di "Piano Marshall" per un Paese fratturato

(FERPRESS) – Roma, 9 APR – “Questo libro nasce per raccontare tre anni di una specie di Piano Marshall per ricostruire un Paese fratturato, cioè un'Italia con molte opere infrastrutturali disegnate solo sulla carta, un sistema di trasporto pubblico locale povero di finanziamenti e largamente inadeguato alle esigenze di un paese moderno, soprattutto nelle grandi città, un trasporto merci profondamente squilibrato nella distribuzione modale (e con la modalità su ferro ridotta ad un ruolo residuale e del tutto inefficiente), una politica di investimenti che penalizzava il Mezzogiorno e mille altri problemi che facevano perdere competitività non solo al sistema dei trasporti, ma all'intera economia del nostro Paese”. E' quanto ha sottolineato Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram-Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa e presidente di Anas, ma anche per tre anni Coordinatore della Struttura di missione e pianificazione strategica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, introducendo la presentazione del volume “Connettere l'Italia – Trasporti e logistica per un Paese che cambia”, alla presenza del ministro Graziano Delrio.

Cascetta, in un lungo excursus, ha riepilogato le tappe di quella che ha definito “un insieme di policies, un lavoro collettivo e di gruppo” che ha coinvolto in prima istanza le strutture del MIT e poi una lunga serie di attori e protagonisti del settore. Obiettivo: dare unità di indirizzo strategico per costruire una prospettiva di modernizzazione del settore dei trasporti, seguendo le direttrici di “uno sviluppo socialmente, economicamente e ambientalmente sostenibile”. Una serie di atti e di provvedimenti organici (complessivamente, più di 100, individuati come “interventi prioritari), con relativa mobilitazione di risorse: oltre 180 miliardi di euro di investimenti complessivamente programmati, di cui per il 79% – pari a 137,4 miliardi – resi effettivamente disponibili e coperti da stanziamenti previsti nelle leggi di bilancio, e 44,2 miliardi di fabbisogno residuo, per i quali occorre trovare le coperture.

L'amministratore unico di RAM ha rivendicato soprattutto l'unitarietà del disegno: le strategie riassunte sotto i nomi di “cura del ferro, dell'acqua, dell'aria”, i provvedimenti e gli stanziamenti per il trasporto pubblico locale, la riorganizzazione dell'autotrasporto e lo sviluppo della mobilità turistica sono stati accompagnati da provvedimenti di riforma dei rispettivi settori (porti, aeroporti, TPL), delle governance e di snellimento delle procedure burocratiche e normative. Cascetta ha ricordato l'importanza di alcuni di questi provvedimenti: la riforma delle autorità portuali, con l'accorpamento e la creazione delle nuove Autorità di sistema portuali e l'istituzione di una cabina di regia e coordinamento a livello normativo; la riforma del trasporto pubblico locale, con la garanzia del finanziamento (con oltre 5 miliardi di stanziamento annuale) del Fondo nazionale del settore, le semplificazioni procedurali (che hanno consentito, ad esempio, all'Italia di passare dal 79° posto al 1° posto nella classifica per la velocizzazione delle procedure di sdoganamento e pre-clearing), gli investimenti sul trasporto su ferro per completare – da un lato – l'Alta Velocità di Rete (non solo il completamento delle linee già in progetto, ma nuove opere come la Napoli-Bari e altre per portare la velocità complessiva della rete a oltre 200-230 chilometri orari) e – dall'altro – adeguare le linee dedicate al trasporto merci agli standard europei (rendendole idonee a far viaggiare treni di 750 metri, alti fino a 4 metri e con capacità di oltre 2.000 tonnellate), lo sviluppo del trasporto marittimo e la realizzazione dei nuovi valichi alpini per consentire di trasferire su ferro il traffico merci, che – per il 70 per cento dei volumi complessivi – passa appunto attraverso le Alpi.

Gli impatti di tutte queste politiche sono risultati verificabili già in questi tre anni, sia sul versante dei traffici (ferrovie, + 11% nel trasporto merci; + 24% nel cargo aereo: + 7% nel traffico marittimo, con un + 20,7% nel traffico Ro-Ro o delle Autostrade del mare) che su quelli occupazionali (la stima dell'occupazione indotta dagli investimenti del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – pari a oltre 5,9 miliardi – è pari ad oltre 100.000 unità solo nel 2017; si stima che, complessivamente, gli investimenti del piano di “Connettere l'Italia” garantiranno un'occupazione complessiva di oltre 200.000 persone ogni anno per 10 anni). Tra i tanti risultati raggiunti e i tanti provvedimenti adottati, Cascetta ha ricordato in particolare la ripresa degli investimenti nel rinnovo del parco rotabili del trasporto sia ferroviario che stradale: 10,1 miliardi consentiranno di rinnovare oltre il 50% dei treni e dei bus in circolazione sul nostro territorio, dopo decenni di sostanziale immobilismo che hanno condotto anche alla crisi della produzione nazionale del settore.

## Le merci sui traghetti trainano i porti italiani

*Ro-ro vicini al sorpasso sui container: su entrambi i segmenti banchine liguri e del Tirreno al top*

GENOVA. Secondo le statistiche di Assoporti, lo scorso anno sono passati sulle banchine italiane oltre 500 milioni di tonnellate di merce, con una crescita dell' 1,4% e frutto di dinamiche altalenanti: se da una parte infatti crescono le rinfuse liquide (+3,3%), dall'altra soffrono sia i container (-2,1%), sia le rinfuse solide (-5,3%).

Il settore che invece si dimostra trainante è quello del trasporto dei rotabili, che in termini di quota traffici è vicino a equiparare il traffico dei contenitori: 21,2% contro il 23% del traffico complessivo dei porti italiani. Con le altre modalità legate al trasporto delle merci varie, che è anche il traffico a maggior valore aggiunto (in termini di personale impiegato e indotto) il segmento arriva a coprire il 48% dei traffici italiani.

In questo contesto, i sistemi portuali della dorsale tirrenica da Savona a Civitavecchia movimentano complessivamente 37,5 milioni di tonnellate (33,8 senza Civitavecchia), doppiando quindi i porti adriatici da Trieste ad Ancona (14,3 milioni di tonnellate) che pure hanno conosciuto nell'ultimo anno una crescita a doppia cifra.

Anche la tenuta del segmento container è in sostanza dovuta ai sistemi portuali del Tirreno: sui 10 milioni di teu movimentati in Italia, 4,8 (+10,1% sul 2016) sono gestiti nei porti da Savona a Livorno, contro gli 1,6 (+7,1%) dei porti da Trieste ad Ancona: nei fatti i tre sistemi di Mar Ligure e Tirreno rappresentano il 59,4% del traffico container italiano, contro il 19,7% dei quattro sistemi centro e nord adriatici.

Una sfida sui traffici a valore aggiunto che per la sua complessità implica (o dovrebbe implicare) investimenti in infrastrutture, tecnologie, difesa dell'ambiente, servizi alle merci e ai passeggeri: decisioni di primaria importanza per Autorità di sistema portuale, enti locali e cluster marittimo. "Shaping the Port of the Future" è il titolo del Forum ospitato oggi dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, a Civitavecchia (Molo Vespucci) e organizzato dalla testata online The MediTelegraph (gruppo Gedi) e OnTheMosWay.

L'evento, che metterà di fronte operatori internazionali, autorità e rappresentanti dell'Unione europea, ha lo scopo principale di approfondire i link esistenti fra porti, territorio e catena logistica integrata, con un focus specifico sul sistema di regolamentazione comunitaria dei servizi. I lavori inizieranno alle 9.30

con l'intervento del presidente dell'Autorità di sistema portuale Francesco Maria di Majo e del coordinatore Ue per le Autostrade del mare, Brian Simpson. Seguiranno analisi da parte di rappresentanti dell'Unione europea, delle Adsp italiane, di compagnie di navigazione (Gnv e Grimaldi), associazioni (MedCruise) ed enti di ricerca (Università di Delft, Risposte Turismo).

ALBERTO QUARATI

# The Medi Telegraph

---

## “Shaping the port of the future” a Civitavecchia

Civitavecchia - “Shaping the Port of the Future ” è il titolo del Forum ospitato oggi dall’Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, a Civitavecchia (Molo Vespucci) e organizzato da *The MediTelegraph* (gruppo Gedi) e *On The Mos Way* (portale ufficiale delle Autostrade del Mare)



**Civitavecchia - I porti e le loro comunità imprenditoriali sono il maggiore fattore** di sviluppo dei territori che li ospitano. Ecco perché gli investimenti in infrastrutture, tecnologie, difesa dell’ambiente, servizi alle merci e ai passeggeri, rappresentano decisioni di primaria importanza per Autorità di sistema portuale, enti locali e cluster marittimo. “Shaping the Port of the Future ” è il titolo del Forum ospitato oggi dall’Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, a Civitavecchia (Molo Vespucci) e organizzato da *The MediTelegraph* (gruppo Gedi) e *On The Mos Way* (portale ufficiale delle Autostrade del Mare).

**L’evento**, che metterà di fronte operatori internazionali, autorità e rappresentanti dell’Unione europea, ha lo scopo principale di approfondire i link esistenti fra porti, territorio e catena logistica integrata, con un focus specifico sul sistema di regolamentazione comunitaria dei servizi.

**I lavori sono iniziati questa mattina con gli interventi del**

**presidente** dell’Autorità di sistema portuale Francesco Maria di Majo e del coordinatore Ue per le Autostrade del mare, Brian Simpson. Seguirà l’analisi di Alexio Picco (Ten-T Advisor) che introdurrà le relazioni di Wojciech Sopinski (Ue), Luca Lupi (porto di Civitavecchia), Carles Rúa (porto di Barcellona) e Paul Kyprianou (gruppo Grimaldi).

## AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: domani il forum europeo "Shaping the port of the future"

(FERPRESS) – Roma, 9 APR – Domani alle ore 9.30 presso la sala Convegni dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale di Civitavecchia, si terrà il Secondo Forum Europeo “SHAPING THE PORT OF THE FUTURE: the societal, economic and management challenges”.

## Nautica da lavoro e tecnologia green

“Le categorie devono decidere di investire per adeguare i propri mezzi e le aziende produttrici”



VENEZIA – L'isola della Certosa a Venezia ha ospitato ieri mattina una tavola rotonda sul tema della mobilità acquatica sostenibile, un appuntamento che ha visto la partecipazione di operatori della nautica da lavoro e da diporto per discutere di tecnologia green e innovazione a cui è intervenuto il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, insieme all'assessore alla Mobilità e trasporti Renato Boraso.

Al centro dell'incontro, promosso da Assonautica Venezia, la presentazione di un sistema industriale ibrido che gli armatori potrebbero applicare alle proprie imbarcazioni integrandolo alla propulsione esistente.

All'appuntamento sono intervenuti tra gli altri Andrea Siega, del Provveditorato Interregionale alle Opere pubbliche, Goffredo Bon della Capitaneria di porto, Alessandro Ferro, sindaco di Chioggia, Roberto Magliocco, presidente di Assonautica Venezia e Ugo Pavesi, che ha curato l'illustrazione di Transfluid, azienda che produce macchine elettriche a magneti già utilizzate su imbarcazioni nel Mare del Nord e in Francia, che consentono di ridurre il consumo di carburante e l'emissione di Co2.

“E' necessario rinnovare la flotta veneziana per contribuire ulteriormente alla sostenibilità ambientale – ha sottolineato Magliocco – serve che le normative recepiscano queste tecnologie innovative e sono necessarie risorse per sostenere gli investimenti”.

“Le categorie devono decidere di investire per adeguare i propri mezzi e le aziende produttrici dovranno contribuire alla sostenibilità del progetto applicando prezzi bassi”. Questa la proposta del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, che ha detto: “Il vantaggio starà nel fatto che quando la tecnologia sarà disponibile e diffusa e le categorie diranno che il prezzo è sostenibile dal punto di vista imprenditoriale, il Comune potrà adottare dei provvedimenti che limitino la circolazione dei mezzi che non siano elettrici”.

“Secondo le ipotesi al vaglio dell'Amministrazione comunale – ha spiegato l'assessore Boraso – potrebbe infatti essere valutata la possibilità che le imbarcazioni di trasporto pubblico, merci o persone, per poter circolare in alcuni canali particolarmente delicati debbano attivare il motore ibrido. Un provvedimento di questo tipo, da attuare secondo i tempi necessari all'adeguamento, consentirebbe di avere grossi benefici in termini di impatto ambientale, con riduzione della rumorosità e del moto ondoso. Se condiviso da tutti i soggetti e concertato potrebbe inoltre ottenere buoni finanziamenti in sede di Comunità europea”.

Nel sottolineare l'importanza della diportistica che unisce la componente della famiglia e dell'industria che sta dietro alla realizzazione delle barche, il sindaco ha inoltre annunciato che grazie al Gruppo Ferretti che festeggerà i 50 anni a Venezia, verrà riportato il salone nautico all'Arsenale: una grande occasione di rilancio della nautica, che vedrà appuntamenti per i bambini che potranno visitare l'area del sottomarino e una grande esposizione dell'architettura navale.

Nel corso dell'incontro è stata tenuta una dimostrazione di un'imbarcazione a sistema ibrido a batteria e diesel.

## CCIAA Livorno e Agenzia delle Dogane, seminari di formazione per le imprese

**LIVORNO-** Si rinnova l'accordo tra Camera di Commercio di Livorno e Grosseto e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per la realizzazione di seminari di formazione e aggiornamento rivolti alle imprese. La collaborazione tra i due soggetti si ripete quindi per il terzo anno consecutivo, in virtù dell'interesse da parte del pubblico delle imprese registrate fino ad oggi.

Saranno tre seminari in tutto che si svolgeranno nella sede livornese della Camera di Commercio:

**Giovedì 7 giugno**, si svolgerà il primo incontro dal titolo *"La nuova Dogana: innovazione tecnologica per coniugare la tutela e la competitività dei mercati"* Durante la sessione saranno affrontate le tematiche relative alle novità e gli aggiornamenti 2018 alla luce del nuovo sportello SUDOCO (Sportello Unico Doganale e dei Controlli).

Il secondo incontro avrà luogo giovedì **27 settembre** e avrà per tema *OLAF: ruolo e rapporto con la Dogana italiana – Riflessi operativi sulle operazioni doganali*. Concluderà la serie mercoledì **28 novembre** il seminario su *Contraddittorio preventivo – Approfondimenti alla luce delle normative EU, dello Statuto dei diritti del contribuente*.

# Informazioni Marittime

---

## Salerno, al Marina d'Arechi sbarca l'Ordine dei Medici



Sono stati circa trecento i medici di tutto il territorio provinciale di Salerno che, sabato 7 aprile, hanno partecipato alla giornata di visita all'interno del porto turistico Marina d'Arechi (MdA). Oltre 130 i pass automobili rilasciati dall'organizzazione dell'infrastruttura, con altrettanti medici dell'Ordine dei Medici Chirurghi e Odontoiatri della provincia che, con le rispettive famiglie, hanno aderito all'iniziativa "Ordine in Marina". Fortemente voluta dai vertici del Marina d'Arechi, proprio per far conoscere ai professionisti iscritti ai vari ordini professionali le opere architettoniche a mare e l'ampio pacchetto di servizi offerti ai diportisti.

La mattinata è iniziata al bar interno a Marina d'Arechi con un welcome coffee e il saluto istituzionale del presidente Mda, Agostino Gallozzi, del Marina Manager, Anna Cannavacciuolo, e del presidente dell'ordine dei Medici di Salerno, Giovanni D'Angelo. A bordo, poi, di tre autobus organizzati dallo staff di Mda, gran parte dei medici intervenuti ha effettuato il tour all'interno del porto. A partire dalla zona del cantiere, dove gli ospiti hanno potuto osservare il lavoro dei tecnici sulle decine di imbarcazioni presenti in quel momento, fino ad arrivare all'imboccatura di ingresso del porto, dove da qualche mese è stata ultimata la torre di controllo. Il tour si è, poi, concluso al ristorante del Marina d'Arechi.

Gli incontri di "Ordine in Marina" fanno parte di un più ampio progetto di aperture programmate dell'infrastruttura salernitana alla società civile di Salerno. L'appuntamento di sabato con i medici, infatti, è stato il primo del 2018, ma è il secondo, dopo quello avuto già a dicembre con l'ordine forense della provincia di Salerno.

### Laghezza diventa società per azioni

La Spezia - Il gruppo Laghezza completa, in anticipo sulla tabella di marcia, la propria rete nazionale e punta a diventare il primo spedizioniere doganale nazionale. È stata così assunta e sarà implementata in tempi brevi la decisione di trasformare la Ratti & Laghezza in una società per azioni



**La Spezia - Il gruppo Laghezza completa**, in anticipo sulla tabella di marcia, la propria rete nazionale e punta a diventare il primo spedizioniere doganale nazionale. È stata così assunta e sarà implementata in tempi brevi la decisione di trasformare la Ratti & Laghezza in una società per azioni: «Da tempo abbiamo impresso - afferma il numero uno Alessandro Laghezza - un cambio di passo qualitativo e quantitativo che ha fatto del nostro gruppo l'unico con una presenza capillare a livello nazionale. Proprio questa rete richiede oggi un consolidamento patrimoniale finalizzato a una fase di crescita che continua e che potrà concretizzarsi anche con ulteriori acquisizioni e operazioni di carattere straordinario». Il gruppo Laghezza ha ampliato la propria rete attraverso l'apertura di sedi, dirette o in joint, a Trieste, Ravenna, Civitavecchia, Cagliari, Bari e Palermo.

**Attualmente il gruppo conta su un fatturato complessivo di oltre 30 milioni di euro**, e occupa 150 addetti diretti, più i lavoratori dell'indotto diretto anche in relazione alle attività in forte crescita, nel settore del trasporto: «Viviamo in un mercato - conclude Laghezza - molto liquido, caratterizzato da forti cambiamenti, specie negli assetti portuali, caratterizzati oggi come non mai da concentrazioni e spostamenti massicci di traffici controllati dai grandi gruppi internazionali. Proprio La Spezia, sede del nostro gruppo, ne è testimone».