



Primo Piano:

- **Riforma Portuale** (La Gazzetta Marittima, Corriere Marittimo)

Dai Porti:

Genova:

"...Il caso Genova..." (Il Secolo XIX, La Repubblica GE)

"...Crociere, mercato in calo nel 2017..." (La Repubblica GE, Ansa)

Ravenna:

"...Transshipment Duci propone..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...nuova banchina, darsena petroli..." (Ansa)

"...Darsena Europa..." (Il Tirreno, Gazzetta Marittima, Bollettino Avvisatore Marittimo, Il Telegrafo)

Piombino:

"...non solo traghetti, ma navi da crociere..." (L'Informatore Navale)

"...Aminato e contributi..." (Il Tirreno, Il Telegrafo)

Ancona:

"...Propeller, nasce il club di Ancona..." (Informazioni Marittime)

Civitavecchia:

"...Porti e sviluppo..." (Corriere Marittimo)

"...crociere, nel 2018 più terminal..." (Informazioni Marittime, Civonline)

"...Protocollo d'intesa Lazio Toscana..." (Corriere Marittimo)

Salerno:

"...45 mln per ultimare "Porta Ovest"..." (Bollettino avvisatore Marittimo)

Taranto:

"...Propeller rafforza coesione..."

(Bollettino avvisatore Marittimo, Informatore Navale)

Gioia Tauro:

"...allarme calo volumi container..." (Ansa, Il Lamentino)

Catania:

"...Bianco, record per la città..." (Ferpress)

"...Crocieristi, buoni segnali..." (La Sicilia)

Messina:

"...resta fuori dalle "Zes"..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Italian Cruise Day..." (Corriere Marittimo, La Repubblica PA, L'Informatore Navale, AnsaTP24, Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Messaggero Marittimo Informare

DUE WORKSHOP IN CONTEMPORANEA A LIVORNO E A PIACENZA

Riforma, i ritardi e le urgenze

L'analisi giuridica e operativa dello stato dell'arte del sistema portuale italiano

LIVORNO - Due workshop in contemporanea, a Livorno e a Piacenza, sul tema della Riforma della Riforma: ovvero, a che punto siamo a un anno dal varo del testo Delrio. Entrambi per mettere anche a punto un dettaglio di non poco conto: sta per scadere la delega della legge Madia. (segue a pagina 10)

Riforma, i ritardi

Se non si fa presto tutto l'apparato della portualità italiana rischia di tornare quasi a zero.

Lo ha detto a Piacenza il presidente di Confetra Nereo Marcucci, e ne riparleremo. Mentre giovedì alla Goldonetta di Livorno, per iniziativa del Comitato di coordinamento sul porto creato dall'Associazione Industriali, hanno parlato in punta di giurisprudenza importanti professionisti del diritto marittimo, ovvero due studi professionali coinvolti: quello degli avvocati Canepa De Luca- Pollastrini di Livorno e quello Morbidelli-Bruni-Righi Traina di Firenze. L'evento è stato accreditato dall'ordine degli avvocati di Livorno con il riconoscimento di 3 Cfp.

Alberto Ricci, presidente di Confindustria Livorno/Carrara, ha introdotto il tema, con il coordinamento di Umberto Paoletti direttore generale. Il nuovo comandante della Direzione Marittima contrammiraglio Giuseppe Torzia ha portato il proprio saluto ricordando le modifiche apportate alla Riforma che introduce nel Comitato di gestione il direttore marittimo con piena competenza su tutti i temi sui quali votare. Interventi più specifici sui tempi e su quanto già fatto erano stati affidati a Stefano Corsini per l'Archipelago del Tirreno settentrionale e di Matteo Paroli per quella dell'Adriatico centrale.

Sempre giovedì scorso a Piacenza hanno affrontato lo stesso tema il presidente di Confetra Nereo Marcucci, il presidente di Assiterminal Luca Becce e l'"ambasciatore" del ministero di Graziano Delrio Ivano Russo. A confermare che il problema dello stato ancora "in itinere" della Riforma è sentito a tutti i livelli dalle associazioni di categoria e l'urgenza di concludere l'iter è ormai uno dei temi più gettonati con il ministro Delrio e il suo staff.

Riforma portuale: Quali le modifiche? / SEMINARIO

LIVORNO— Ad un anno di distanza dall'entrata in vigore della normativa di riforma portuale (Decreto legislativo 169/2016) la situazione normativa non è ancora chiara, anche a livello di possibilità di modifica della riforma stessa.

Il termine della delega del Correttivo che portava un "aggiustamento" al D.Lgs 169", secondo l'opinione dei giuristi, sarebbe scaduto il 15 settembre scorso, pertanto le modifiche dovranno essere contenute in una legge ordinaria approvata dal Parlamento, questo sarà l'esito più probabile per un tardivo esercizio da parte del Governo.

Su questo tema si è tenuto ieri a Livorno, al teatro la Goldonetta, il seminario dal titolo **"Porti: ad un anno dalla riforma della Riforma portuale"** un incontro quindi per parlare delle modifiche alla Riforma portuale, ponendo l'accento su gli aspetti non chiari di questa normativa.

Il seminario che è stato promosso da Confindustria Livorno e Massa Carrara, ha visto l'intervento di esperti di diritto marittimo: lo studio Canepa, de Luca e Pollastrini di Livorno e lo studio legale Morbidelli, di Firenze.

Tra i relatori per Confindustria il presidente Alberto Ricci, il direttore Umberto Paoletti, l'Ammiraglio Giuseppe Tarzia, Direttore marittimo della Toscana e Comandante della Capitaneria di porto di Livorno, Matteo Paroli, segretario generale dell'Autorità di Sistema di Ancona, il presidente dell'Autorità di Sistema di Livorno e Piombino, Stefano Corsini.

"Riuscirà il legislatore ad apportare le modifiche di cui l'utenza ha veramente bisogno?" ha detto l'avvocato **Luciano Canepa, esperto di diritto internazionale dei trasporti e della navigazione**, nell'introduzione ai lavori. *"Consentitemi di manifestare un certo pessimismo, quanto meno in tema di semplificazione"*, ha continuato Canepa. *"Un esempio è l'articolo 11bis", "si parla di partenariato ascendente e discendente in tema di linguaggio semplificato"*.

- segue

Il marittimista ha inoltre ricordato il ruolo svolto da Livorno alla fine degli anni ottanta, tracciando l'escursus con cui si arrivò alla definizione della legge di riforma portuale 84 del 1994. Nel 1989 Canepa, quale presidente dell'utenza portuale livornese, fu firmatario del ricorso al Tar Toscana, la cui sentenza portò alla emanazione *"il 6 gennaio 1989. dei decreti Prandini che videro per la prima volta riconosciuta nel settore portuale, la possibilità di lavorare in autonomia, con i propri dipendenti senza ricorrere ai lavoratori portuali"*. *"Tre anni dopo la Corte europea sanciva la consacrazione della fine del monopolio dei portuali per arrivare alla legge 84/94"*.

Il direttore marittimo: il nuovo ruolo

Del nuovo ruolo del direttore marittimo, alla luce della riforma, ha parlato l'Ammiraglio Tarzia: *"Non è più il comandante del porto che prima sedeva in comitato portuale", "adesso, il suo ruolo è nell'ottica dell'Autorità di sistema". "Nel Correttivo il comandante del porto, siede nel Comitato di gestione e non vota più limitatamente alle materie di competenza". "Il direttore marittimo è competente da esprimere il voto su ciascuna delle materie che, di volta in volta, sono all'attenzione del Comitato. "Un nuovo ruolo di impulso e di interlocuzione su tutti gli aspetti: sviluppo, bilancio e tutta una serie di argomentazioni".*

L'Organismo di partenariato

Parlando inoltre dell'**Organismo di partenariato** l'ammiraglio Tarzia ha sottolineato: *"Qui trovano spazio le categorie che una volta facevano parte del comitato portuale, ma quello era un carrozzone pesantissimo. Questo Organismo è un passo in avanti in termini di efficacia e di efficienza"*. Parlando di Livorno Tarzia ha rivolto **"un invito alla Autorità di Sistema di Livorno perché si proceda, il prima possibile, alla costituzione dell'Organismo di partenariato che sarà portatore dal basso delle istanze"**.

La visione d'insieme

Comitato di gestione e modifiche normative /Intervista

LIVORNO– Parla l'avvocato **Vittorio Canepa**, dello studio legale Canepa, de Luca, Pollastrini di Livorno, esperto di diritto marittimo, in merito alle modifiche normative depositate recentemente alle Commissioni competenti in "aggiustamento" al D.Lgs 169/2016", per capire quanto queste possano essere utili per il buon funzionamento delle Autorità di Sistema.

Incontriamo l'avvocato Canepa a margine dell'iniziativa **"Porti ad un anno dalla riforma della Riforma portuale"** ([VIDEO](#)) svolta a Livorno, al teatro la Goldonetta.

"La normativa potrebbe realmente apportare miglioramenti al funzionamento delle Autorità di Sistema portuale. Viene una domanda quanto oggi si possa parlare di una modifica entrata, più o meno, a regime quando è passato solo un anno dalla riforma e non tutte le Autorità di Sistema sono allineate, sia tra loro che, per quanto riguarda gli organismi che le vanno a comporre.

Non c'è quindi una giurisprudenza, una base pratica per poter valutare "se" e "in che misura" queste riforme danno una marcia in più al funzionamento delle Autorità di Sistema o le lasciano come sono oppure, in qualche caso, le rallentano. Alcune modifiche proposte sono valide.

Ad esempio la reintroduzione nel Comitato di gestione del membro dell'Autorità marittima di diritto, non solo con diritto di voto sulle questioni di competenza. E' un argomento valido, perché non si può decidere di un porto senza tenere di conto quello che è la posizione dell'autorità marittima, indipendentemente dal fatto che questa posizione sia vincolante.

Altri correttivi possono essere valutati alcuni di questi messi in atto, ma è prematura la situazione odierna per poter dare risposte definitive al valore effettivo di questa nuova norma".

Lucia Nappi

■ PILOTINA BLOG

IL CASO GENOVA E LA DIFFICILE CORSA VERSO L'EFFICIENZA

GIORGIO CAROZZI

Governo e Regione Liguria dichiarano di condividere un'idea di porto-città impostata su alleanze internazionali di traffico che restituiscano a Genova protagonismo e mercati oltre le Alpi. Sarà vero? Di sicuro c'è che la politica si ripete negli annunci e nelle promesse. Ma a dispetto della scienza e della competenza assume quasi sempre decisioni prive di logica. È vero che, malgrado una inconsistente riforma della portualità, il governo non ha interrotto l'impegno sul Terzo valico e sulle infrastrutture di accesso al Gottardo. E persino la gronda ora prende finalmente corpo. Ma se davvero esiste una convergenza fra governo centrale e Regione intorno ai traffici internazionali, è difficile comprendere le strategie di un'Authority genovese così titubante. Perché dunque governo e Regione, pure in una logica lottizzatoria così evidente, continuano a proporre una sequenza interminabile di oscillazioni? La lentezza e la ritrosia nel concedere nuovi spazi al più importante operatore mondiale (Msc), essenziale per il rilancio, sono accompagnate dal riemergere della Genova piagnona, della Savona livorosa e dagli interessi contrapposti. Dal decisionismo rivoluzionario di Roberto D'Alessandro al trionfo dei vecchi e nuovi protagonisti del sottogoverno locale: in poco meno di trent'anni la Genova che imponeva la sua leadership riformatrice è ripiombata nel-

l'oscurantismo. Altro che business trascinati da multinazionali e scelte coraggiose impostate sui grandi traffici. Lo stesso board che a Palazzo San Giorgio collabora con il presidente Signorini, sembra esprimere una linea opposta al disegno di corridoio, ideologicamente contraria alla realizzazione di un nuovo grande e moderno terminal a Sampierdarena e della diga relativa, basi indispensabile per triplicare la capacità ricettiva del porto di Genova e da affidare alla gestione di una joint venture internazionale. Visione, quest'ultima, che contrasta nettamente con gli interessi di gruppi territoriali. Si spera ancora in un segnale forte di discontinuità lanciato dal sindaco Bucci. Con la speranza che il nuovo inquilino di Tursi non coltivi l'idea che siano diverse da quelle portuali le chiavi per rimediare al declino della città. Soprattutto perché in questo scenario contano più di tutto i rapporti personali e diretti tra Msc e i governi italiano e francese. E non è certo un mistero che entrambe le parti guardano con interesse e attenzione a Trieste, che per Msc costituisce lo strumento per servire Baviera ed Est europeo, mercato ritenuto in crescita.

www.themediatelegraph.it

ASSEMBLEA DOMANI ALL'ALBA. POI IN MARCIA FINO ALLA PREFETTURA

Sciopero, corteo e blocchi Con i lavoratori dell'Ilva in piazza anche i portuali

I sindacati: «Genovesi, sostenete la battaglia per il lavoro»
Solidarietà dai vigili del fuoco e dagli agenti di polizia

EMANUELE ROSSI

DIVISI sul confronto con Am InvestCo e governo, ma uniti nella lotta. Così si presentano i sindacati alla vigilia della difficile vertenza sull'Ilva di Cornigliano. E chiedono alla città «pazienza e solidarietà» di fronte alla previsione di giornate (più di una) di disagi per i cortei e i blocchi al traffico. E alla manifestazione di lunedì si uniranno anche portuali e vigili del fuoco, che hanno espresso la loro solidarietà con comunicati sindacali.

I delegati genovesi di Fim Cisl e Uilm andranno a Roma all'incontro al ministero dello Sviluppo economico. La Fiom, sindacato maggioritario in fabbrica, no. Ma non si attendono sorprese dall'incontro romano, dove le premesse descritte nella lettera con i 600 esuberanti genovesi sono definite dal segretario confederale Cisl Angelo Colombini «condizioni capestro». Né dall'assemblea in fabbrica. La convocazione è alle 5 di mattina di domani, poi partirà il corteo. «Andremo verso il centro città e la Prefettura - spiega un sindacalista - niente blocco dell'Aeroporto» (nel 2012 la Fiom bloccò il Cristoforo Colombo e per quell'atto sono stati indagati i vertici, Bruno Mangano e Franco Grondona).

Per domani è stato proclamato uno sciopero di 24 ore e ci saranno picchetti davanti all'Ilva. Il corteo degli operai potrebbe partire da Cornigliano in direzione centro città tra le sette e le otto. Nel 2016 i giorni consecutivi di sciopero per chiedere il rispetto dell'accordo di programma furono tre. Questa volta? «Vedremo giorno per giorno - non azzarda previsioni il segretario Fiom - se questa macchina infernale non si ferma...». La speranza dei sindacati è quella di riuscire a coinvolgere nella loro protesta la cittadinanza e le altre grandi industrie genovesi, come avvenne cinque anni fa per la difesa degli stabilimenti di Fincantieri, ora in fase di espansione: «Per domani abbiamo già saputo che ci saranno rappresentanze di altre fabbriche e del porto - spiega Mangano - le parole delle istituzioni locali sono state importanti. Deve essere chiaro che questo è uno schiaffo a tutta la città, non solo all'Ilva: i nuovi padroni vogliono venire qui, sfruttare le aree senza portare occupazione e riducendo drasticamente i redditi di migliaia di famiglie». Ai lavoratori siderurgici è arrivato un comunicato dal Silp che esprime la solidarietà dei poliziotti genovesi «ai lavoratori che nel ri-

spetto del dialogo istituzionale hanno diritto a rappresentare le proprie ragioni. Ci auguriamo che la prefettura dimostri con i fatti quella sensibilità istituzionale di cui la nostra città ha bisogno», scrive il segretario del sindacato dei poliziotti Roberto Traverso. Anche i pompieri di San Benigno hanno annunciato che si uniranno al corteo, in divisa.

La preoccupazione riguarda non solo i 600 esuberanti, che potrebbero finire in una sorta di «bad company» ad esaurimento, tra pensionamenti e lavori socialmente utili, ma anche le dimensioni con cui si pensa di fare andare avanti la fabbrica: «Adesso in cassa integrazione a rotazione ci sono circa 380 addetti - spiega Carlo Graffione, Rsu Uilm - quindi ci sarebbe una riduzione netta del numero dei lavoratori impiegati, non so come facciano ad ipotizzare un aumento della produzione in queste condizioni».

Al momento, l'Accordo di programma del 2005 che fissa il mantenimento dei livelli occupazionali dello stabilimento in cambio della concessione delle aree per 65 anni rimane l'arma più valida in mano a lavoratori e istituzioni genovesi. L'assessore regionale alle attività produttive

- segue

Edoardo Rixi ha già dichiarato al *Secolo XIX* che in caso di non rispetto di quell'accordo (firmato e ribadito anche dal Governo poco più di un anno fa)

alcune delle aree potrebbero essere svincolate e tornare all'Autorità portuale per nuovi insediamenti produttivi. Uno scenario che per i sindacati è plausibile come *extrema ratio*: «La partita da giocare ora è quella della siderurgia - insiste Manganaro - lo stabilimento di Cornigliano è ancora

in grado di fare una produzione di qualità. Mittal vuole prendersi la fetta di mercato dell'Ilva ma mantenere la produzione in Francia. Poi, se si perde la partita della siderurgia e si garantiscono investimenti e occupazione noi saremo pronti a discuterne».

© RYNDAL E LINDERTTIPISRVAT

LA DENUNCIA

I nuovi padroni vogliono sfruttare le aree senza portare lavoro

BRUNO MANGANARO
segretario Fiom



FALSA PARTENZA

È sbagliato mettere condizioni capestro all'inizio della trattativa

ANGELO COLOMBINI
segretario confederale Cisl



SI FERMANO ANCHE TARANTO E NOVI LIGURE

LA PROTESTA di domani accomunerà tutti gli stabilimenti Ilva in Italia: come Genova anche Taranto si fermerà per 24 ore (per la terza volta in cinque mesi), mentre a Novi sono previste otto ore di astensione sui tre turni, con picchetti.



DI TASCA NOSTRA

ALDO LAMPANI

Burocrazia e veti fermano lo sviluppo del porto

NOW è questione, o non solo, di avere un porto grande, che Genova non avrà mai, ma essere un grande porto. Avere regole di ingaggio nel mondo delle banchine è fondamentale, come lo è il non volersi limitare a



“movimentare” le merci, ma ad offrirsi come chi sa “lavorare” le merci prima di imbarcarle o appena dopo averle sbarcate. Qualche numero. Un esempio:

Brema. Vediamone gli ultimi numeri. Al termine del primo bimestre 2017 il traffico nel porto anseatico è diminuito del — 4,0%. I volumi di traffico in importazione ed in esportazione sono diminuiti rispettivamente del — 5, e del — 3. Nel totale le merci varie sono ammontate a 5,0 milioni di tonnellate (-1,5%), di cui 4,1 milioni di tonnellate di merci in container (-5,2%). Nelle rinfuse il traffico si è asciugato dell'1,2%. Percentuali statistiche, che parlano di un minor traffico. Ma non raccontano se i ricavi del

porto tedesco siano diminuiti o cresciuti. Non dicono cosa è stato mosso e non raccontano quanti di quei milioni di tonnellate sono state incrementate imbarcate e sbarcate o se, parte di esse, sono state anche lavorate nell'ambito portuale o limitrofo. Dunque il misurare il valore proprio della movimentazione delle merci di un porto è importante ai fini economici, come pure determinare il valore aggiunto associato alla movimentazione di una tonnellata di merce.

SEGUE A PAGINA 11

DI TASCA NOSTRA GLI INVESTIMENTI PRIVATI NON MANCANO, MA SERVONO OTTIVE REGOLE PER CONSENTIRE A CHI INVESTE DI FAR CRESCERE RICCHEZZA E OCCUPAZIONE

Porto, se la burocrazia frena il decollo delle banchine

«DALLA PRIMA DI CRONACA

ALDO LAMPANI

ALCUNI porti del nord utilizzano diverse metodologie per valutarne l'impatto sulla voce “utili”. La prima di queste regole fu presentata dal porto di Amburgo nel 1976: “il valore aggiunto creato da una tonnellata di carico convenzionale è cinque volte più alto del valore aggiunto collegato alla movimentazione di una tonnellata di merci alla rinfusa e quindici volte più alto di una tonnellata di rinfuse liquide”. A Brema, sei anni dopo, si decise per una regola basata sullo differenza dei costi di lavoro per la movimentazione del carico: “una tonnellata di general cargo equivale a tre tonnellate di rinfuse solide e a dodici di rinfuse liquide”. Poi anche Rotterdam, Anversa costruirono dei parametri dove si calcolava la “convenienza” nei rapporti tra merci da imbarcare, sbarcare, quando non lavorare. Quindi, bisogna fare molta attenzione quando si leggono le statistiche di traffico merceologico di un porto; i para-

goni con altri porti divengono artificiosi e di propaganda. Però, aver riportato queste regole ci inducono ad una riflessione puntuale, valida per ogni porto, che l'occupazione e il valore aggiunto per tonnellata aumentano se le merci subiscono trasformazioni logistiche o industriali all'interno dell'area portuale. Per esempio, il riempimento e lo svuotamento di container è fino a cinque volte più a “lavoro intensivo” che l'imbarco e lo sbarco da una nave, considerato “lavoro base”. Lo stoccaggio, la distribuzione e altre attività logistiche, generano livelli di occupazione discreti per un dato livello base di traffico nel porto. Per questo motivo, molti porti europei si sono evoluti da centri di puro transhipment verso sistemi complessi di funzioni chiave all'interno di un sistema logistico, in modo da far coesistere attività terminalistiche pure o attività logistiche.

Una Città Stato di lungo corso ed una ex Repubblica Marinara. Brema o Genova hanno storia e consuetudini oggi distanti e del tutto a sé. Ma la struttura dello

stato anseatico ed il modo di intendere la portualità, guarda un po', sono state mutate proprio da quelle di Genova che, quando era regina dei mari, insegnava a tutti come si organizzavano tra sporti e commercio. Brema non ha cambiato abitudini e tradizioni, da allora e le conserva. E soprattutto le applica. Genova non se le ricorda più. Lascia che i propri insegnamenti li mettano in pratica gli altri. Troppo conservatorismo, anche per imparare dal proprio passato, che oggi saprebbe di troppo moderno e, forse, di “foresto”. Le città, oggi, hanno in comune alcune difficoltà economiche. La crisi iniziata nel 2008 ha inflazionato Brema. Ad un centimetro dal cuore. Perché ne ha fermato il porto. Oggi le cose iniziano ad andare un po' meglio. Nella relazione di fine 2009, il Senatore all'economia ed ai porti della città stato di Brema, Ralf Nagel, omologo dell'allora presidente **Renzo Montanari** di Genova Merlo, per descrivere le previsioni del traffico dello stato anseatico, ed in generale per la portualità tedesca, aveva usato la frase “c'è un tenue rag-

gio di speranza” attendendosi per l'anno in corso un +3% rispetto all'anno passato, che aveva chiuso a meno 17% rispetto al 2008. Dunque nonostante Genova non sia la sola a preoccuparsi ed abbia oggi non meno problemi di Brema, in Germania si cerca sempre — nel 2009 come nell'odierno 2016 — di vedere il bicchiere mezzo pieno. A Brema le positività, per quanto misurabilissime, esprime dalla **Autorenthor** rappresentano sempre un motivo di fiducia per gli operatori e di slancio per le imprese. E questo nonostante nel mondo, che a Brema è visto come mercato unico, circa 500 portacontainer siano state poste in disarmo e tutte le compagnie armatoriali stiano registrando forti perdite. A Genova non funziona propriamente così. Si aspetta semplicemente che qualcuno, magari chi l'ha iniziata, faccia finire la crisi. E quello che dice il proprio Presidente del Porto lo si lascia scivolare via. Ma Brema non è solo porto. Sul fiume Wieser, dove la città giace, si cerca di andare comunque avanti. E ci si basa su un'economia che si diversifica.

CRIPOL/AGF, BELPA/AGF

Crociere, mercato in calo nel 2017 ma la Liguria resta la prima regione

Nel 2018 in Italia sono previsti 10,8 milioni di passeggeri di crociere movimentati tra imbarchi, sbarchi e transiti (+6,4% sulle stime negative di chiusura 2017) e circa 4.600 toccate nave (+4,1%), un aumento che non ricompensa la contrazione prevista per il 2017 e riporta il numero di passeggeri movimentati ai valori del 2012. Queste le prime previsioni relative al traffico crocieristico 2018 nei porti italiani formulate da Risposte Turismo e contenute nella nuova edizione di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca presentato da Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, in apertura della settima edizione di Italia Cruise day. I dati sono il frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 35 porti crocieristici italiani rappresentativi del 96% del traffico nazionale in movimento passeggeri, scali che salgono a 36 per le toccate nave (91% di rappresentatività sul totale Italia). Civita-

vecchia si confermerà nuovamente primo porto crocieristico nazionale con una crescita di circa il 12% rispetto alle stime di chiusura 2017, per un totale di circa 2,5 milioni di passeggeri movimentati. Alle sue spalle Venezia (1,4 milioni di passeggeri movimentati, stabile) e Napoli (poco più di 1 milione di passeggeri movimentati, - 15%). Ai piedi del podio Savona, in quarta posizione in virtù di 950 mila passeggeri movimentati attesi (+12,6%) e Genova, al quinto posto con 920 mila passeggeri movimentati attesi (+0,5%).

Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo nel 2018 Civitavecchia si confermerà ancora una volta al primo posto (821, +10,8%), seguita da Venezia (473, stabile) e Livorno (354, +2,9%). Con riferimento al 2017, il report di ricerca conferma la presenza di 5 scali nazionali (Civitavecchia al secondo posto, Ve-

nezia al quarto, al sesto Napoli, Genova e Savona rispettivamente all'ottavo e nono posto) nella classifica previsionale dei passeggeri movimentati nei primi 10 porti del Mediterraneo. Italian Cruise Watch ha inoltre analizzato anche quest'anno altri aspetti del comparto crocieristico. Per quanto riguarda il numero di infrastrutture portuali, il report evidenzia anche per il 2018 una crescita dei terminali passeggeri (47, a fronte dei 44 del 2017). «Nonostante il lieve calo di quest'anno, il mercato delle crociere è solido e in crescita nel 2018 e l'Italia si conferma come eccellenza nel Mediterraneo. La nostra industria affronta la sfida della crescita progressiva in Italia e nel mondo con navi tecnologicamente sempre più avanzate — dice il chairman di Clia Italia, Roberto Martinoli — Purtroppo l'Italia non riesce a sfruttare le potenzialità».

(r.e.)

Crociere: Clia, premiate la città di Genova e il Terminal passeggeri Venezia

Premio in memoria di Maurizio Salvi



(ANSA) - PALERMO, 6 OTT - Quest'anno è stata Palermo la città scelta per la tradizionale Cerimonia CLIA Italy Awards promossa in occasione della Cena Annuale dell'industria crocieristica. Il consiglio di CLIA Italy, rappresentato dalle compagnie Costa, Msc, Royal Caribbean e Silversea, ha nominato i candidati, mentre il Comitato Porti e Destinazioni di CLIA Europe ha proceduto alle votazioni per il conferimento dei premi. Per la categoria Personalità dell'anno il premio è stato assegnato in memoria a Maurizio Salvi, per la sua dedizione e passione nel coprire la posizione di responsabile della Comunicazione Istituzionale per l'Italia di Msc Crociere dal 2008. Per la seconda categoria, miglior destinazione crocieristica 2017, il premio è stato assegnato alla città di Genova. Per la terza categoria, miglior azienda specializzata in servizi portuali, il premio è stato assegnato a Venezia Terminal Passeggeri.

Transshipment: l'attualità della proposta Duci

Ripetiamo l'intervento di Duci fatto all'inizio del dibattito sulla Riforma Portuale rilevando come i temi trattati siano ancora attuali a distanza di mesi.

RAVENNA - Sono in corso profondi cambiamenti che nel Mediterraneo impongono scelte rapide ed efficaci per sfruttare le opportunità di una cooperazione internazionale sulla Via della seta, nella sua versione "One Belt, One Road initiative". Lo ha sottolineato

il presidente della Federazione Nazionale Agenti, Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi (Federagenti), Gian Enzo Duci, nel corso dell'assemblea della Federazione tenutasi di recente a Ravenna.

Secondo Duci, queste scelte per l'Italia implicano,

nel mercato dei container, l'individuazione di un solo porto dedicato al traffico di transshipment. I porti italiani di destinazione finale - ha rilevato - hanno avuto performance in questi anni superiori al Pil del paese, mentre per quelli di transshipment - ha chiarito - si

pone probabilmente il problema di selezionarne uno solo e sperare concretamente sulla ripresa del mercato e della velocità di esercizio delle navi.

Per il mercato delle navi che trasportano carichi liquidi viene auspicata invece la definizione di una strategia (segue a pagina 10)

Transshipment Duci propone

che risponda alle trasformazioni di un mercato che ha visto in questi anni lo spostamento delle attività di raffinazione direttamente nei paesi produttori.

Relativamente alla riforma portuale, Duci ha confermato il suo risoluto sostegno all'operato del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio. Nel sottolineare lo sforzo e l'attenzione del ministro e del suo staff alle tematiche del settore marittimo

e portuale, il presidente di Federagenti ha paventato i pericoli connessi con un futuro cambio di governo focalizzando l'attenzione sulla necessità urgente di potenziare la struttura del ministero con la creazione di una Direzione porti e logistica.

Nel corso dell'assemblea, inoltre, Duci ha avanzato la proposta di costituire il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera al premio Nobel per la pace, proposta

che il presidente di Federagenti ha consegnato nelle mani dello stesso ministro Delrio affinché si faccia carico di presentarla al comitato norvegese di selezione delle candidature. Federagenti ha evidenziato che il ruolo e l'attività degli uomini e delle donne della Guardia Costiera italiana nell'opera quotidiana di salvataggio e di soccorso ai migranti in Mediterraneo rappresentano motivo di orgoglio non solo per l'Italia, ma per il mondo intero.

Duci ha sottolineato che, nel momento in cui si parla di riaffidare al Corpo delle Capitanerie di Porto l'intero coordinamento delle operazioni di salvataggio in Mediterraneo (i loro mezzi sono costretti a pattugliare e intervenire in un'area di 1,2 milioni di chilometri quadrati), e tutti i paesi europei riconoscono ai 13.000 uomini della Guardia Costiera italiana specialmente uno spirito di sacrificio e professionalità unici, la candidatura al Nobel 2018 dovrebbe essere quasi un atto dovuto.

Porti:Livorno;nuova banchina darsena petroli per navi 200m

Opere in fase di ultimazione



(ANSA) - LIVORNO, 6 OTT - LIVORNO - Sono in fase di ultimazione le opere di ristrutturazione del pontile 12, nella darsena petroli del porto di Livorno che permetteranno di ottenere una banchina in grado di accogliere navi da 200 metri con un pescaggio di 12,5. I lavori procedono speditamente - si spiega in una nota l'Autorità di sistema livornese - e al posto di un vecchio molo, costituito da pile di massi imbasati sul fondo del mare a 4,5 metri, oggi c'è una nuova infrastruttura completamente cementificata, con una lunghezza di 370 metri lineari, in grado di garantire un pescaggio quasi tre volte superiore ai livelli precedenti. L'intervento, che in questi mesi ha dato occupazione ad una media di dieci persone al giorno, si concluderà quando sarà stata ultimata anche la cementificazione dei piazzali retrostanti il pontile. Nei prossimi giorni verrà inoltre realizzata, oltre a un nuovo impianto di illuminazione, la recinzione definitiva dell'area.

CONFINDUSTRIA POLEMICA

Verso la Darsena Europa ma c'è la buca sulla strada

Umberto Paoletti, direttore generale di Confindustria Livorno, torna con preoccupazione sulla vicenda della voragine che si è aperta dieci anni fa, nel 2008, sulla rampa di accesso al terminal Darsena Toscana. ■ PARADISI IN CRONACA

STORIA INFINITA

«Avremo la Darsena Europa ma la strada per il porto no»

Paoletti (Confindustria) sulla voragine alla rampa per la Darsena Toscana
«Come al gioco dell'oca: quando sembra che ci siamo, si riparte da capo»

di Enrico Paradisi
LIVORNO

«Ancora non ci siamo, ed è paradossale perché francamente sembrava di aver trovato finalmente le competenze e le procedure adeguate per portare in fondo la vicenda, ma ancora una volta rimaniamo al palo». Umberto Paoletti, direttore generale di Confindustria Livorno, torna con preoccupazione sulla vicenda della voragine che si è aperta dieci anni fa, nel 2008, sulla rampa di accesso al terminal Darsena Toscana, quando cedette un ampio tratto della carreggiata nella parte finale della superstrada Fi-Pi-Li.

Una vicenda tornata alla ribalta dopo il servizio del *Tirreno* dell'altro ieri. Una ferita che si è riaperta in questi giorni anche politicamente con un botta e ri-

sposta tra M5S e Pd. A riaccendere la polemica sull'annosa questione era stato un post dell'ex consigliere regionale M5S Enrico Cantone che via Facebook aveva evidenziato il mancato avvio dei lavori, invitando alle dimissioni il consigliere Pd Francesco Gazzetti e tutti i suoi colleghi di partito per "il pomposo annuncio ancora disatteso" (riferendosi a una nota del 30 dicembre 2016 in cui Gazzetti commentava positivamente l'avvio del bando per il ripristino indicando la data del 15 giugno 2017 per l'inizio lavori).

«Sembra di assistere ad una brutta imitazione del gioco dell'oca», aggiunge Paoletti, ritagliandosi una breve pausa dal convegno fiume che Confindustria ha organizzato al Goldoni proprio sul tema della portualità: «Quando ci si illude di essere arrivati alla fine del gioco tocca

ricominciare da capo. La speranza è che prima o poi ce la facciamo».

Non è certo un bel biglietto da visita insomma per la nostra dotazione infrastrutturale, sostiene il direttore dell'associazione degli industriali livornesi. Andrà a finire che si cominceranno i lavori per le dighe della Piattaforma Europa e quella buca sarà ancora lì. «Si tratta di una viabilità essenziale per il nostro porto», conclude Paolenti - ed essere riusciti finalmente a inviare in questi giorni alla Comunità europea il bando sulla Piattaforma Europa, per poi scoprire di essere ancora fermi sul piano delle infrastrutture, ripeto, è paradossale. Non ci resta che continuare a sperare che si riesca a portare in fondo l'opera». Un buco che da dieci anni sta a testimoniare come tra i meandri della burocrazia e i rimpalli di competenze tra enti si possano costruire e sedi-

mentare nel tempo (biblico) delle amministrazioni ostacoli incomprensibili. Ormai non ci si fa più nemmeno caso, e i lavori, che sarebbero dovuti partire entro il mese di giugno scorso, sono stati di nuovo rimandati a inizio 2018, per un'opera di ripristino della carreggiata che vale circa 3 milioni e 400 mila euro finanziati dalla Regione e in parte dalla Provincia che contribuirà con un importo di un milione.

Da quando la "bega" è stata presa in mano dalla Regione si spera di poter arrivare al sospirato traguardo, e come ha dichiarato al *Tirreno* l'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli, la gara è in corso (ma ha dovuto subire rallentamenti per gli adeguamenti necessari con l'entrata in vigore del nuovo codice degli appalti) mentre la commissione tecnica sta ultimando la valutazione delle offerte.

ENRICO PARADISI

SUL TESTO RIELABORATO DALL'AUTORITÀ DI SISTEMA DEL TIRRENO SETTENTRIONALE

Darsena Europa: all'UE il bando di gara

Previsto un importo complessivo di tre milioni di euro per la progettazione dedicata ai container



Darsena Europa

le fasi di attuazione degli interventi del Piano Regolatore Portuale. La progettazione consente, anche attraverso modalità alternative di gestione dei sedimenti marini, una contrazione dei tempi e dei costi di realizzazione delle opere, nel rispetto dei requisiti, sia geometrici che funzionali dell'infrastruttura.

Nella progettazione trovano spazio interventi come la demolizione della diga della Meloria e la conseguente realizzazione della nuova diga ad andamento curvilineo prevista in sua sostituzione. Sono previsti inoltre i lavori di realizzazione della diga foranea Nord e le nuove opere a protezione dal moto ondoso della banchina operativa del futuro terminal contenitori. Completano il quadro la progettazione del canale di accesso alla nuova area portuale, quella del relativo bacino di evoluzione, e le attività di dragaggio necessarie a mettere in comunicazione le esistenti aree portuali

con il nuovo bacino. La gara, che verrà aggiudicata con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, prevede un importo complessivo a base d'asta di tre

milioni di gara. Nella presentazione del nuovo bando, avvenuta nei giorni scorsi a Firenze, si è parlato anche della parte a carico delle istituzioni pubbliche, che prevede un forte risparmio nelle opere non richieste ai privati.

In sostanza, si apre tutta una nuova fase che parte proprio dalla messa in gara del progetto, sulla base di indicazioni di massima che corrispondono al disegno riportato su queste pagine. E il dibattito sta partendo solo adesso sui dettagli, che saranno determinanti anche per quanto riguarda i tempi.

Nella riunione a Firenze del "comitato di monitoraggio" per la Darsena Europa il governatore della Toscana Enrico Rossi - che presiede - ha anche annunciato una duplice azione dei confronti di RFI - l'ente ferrovie - per accelerare lo scavalco ferroviario verso l'Interporto Vespucci e i lavori di allargamento delle gallerie sulla tratta Firenze-Bologna in modo da consentire al più presto il transito dei treni-blocco con i container anche da 40'. Analogamente ci sarà un pressing per collegare il retroporto attraverso la Collesalvetti-Vada alla rete nazionale. I raccordi ferroviari dell'ultimo miglio (o quasi) sono sempre più indispensabili per i porti moderni. E la Regione sembra decisa ad ottenerli.

3 milioni per difesa e dragaggi

Piattaforma Europa, Adsp Livorno invia bando all'Ue

Livorno. L'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno settentrionale (Livorno) ha inviato all'Unione europea il bando di gara per l'affidamento dei servizi di architettura e ingegneria per la realizzazione della "Piattaforma Europa", un polo container con pescaggio da 20 metri e allacci ferroviari verso Padova e Bologna. Il bando include la prima fase, quella delle opere marittime "di difesa" (diga foranea e antemurali) e di dragaggi, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di impatto ambientale richiesti dal ministero dell'Ambiente. La gara prevede un importo complessivo a

base d'asta di tre milioni. In questi tre milioni di interventi trovano spazio la demolizione della diga della Meloria che verrà sostituita da una nuova diga ad andamento curvilineo. La realizzazione della diga foranea Nord con nuove opere di protezione del futuro terminal container. Completano il quadro la progettazione del canale di accesso alla nuova arca portuale, quella del relativo bacino di evoluzione, e le attività di dragaggio per mettere in comunicazione le aree portuali con il nuovo bacino. Il progetto per la Darsena Europa è stato riven-

segue in ultima pagina

Piattaforma Europa

temente ridisegnato. Il bando precedente, lanciato nel settembre 2015, è stato annullato. Al suo posto un nuovo progetto che sostanzialmente manda avanti parallelamente opere pubbliche e private, nella versione precedente invece l'opera pubblica (la banchina per intendere) precedeva la realizzazione del terminal, soluzione rivelatasi impraticabile a causa dell'impossibilità di stabilire tempi certi tra queste due fasi consecutive. L'effetto è stato che nessun privato si è fatto avanti per spendere soldi su

un terminal ancora tutto da realizzare, a partire dal cemento dove piantare le gru. Il nuovo bando prevede investimenti pubblici per 662 milioni di euro (860 nella prima versione), di cui 360 dell'Adsp, 250 dalla Regione Toscana e 50 dal governo. Il terminal verrà realizzato, parallelamente, con investimenti privati calcolati in 195 milioni. L'Adsp ha ridisegnato le fasi di attuazione degli interventi del Piano regolatore portuale consentendo una contrazione dei tempi e dei costi.

«La piattaforma Europa danneggerà il litorale»

di PAOLO BIAGIONI

NIENTE da fare. Tra Livorno e Pisa non c'è pace. A poche ore dalla firma sui documenti necessari per il nuovo bando della Darsena Europa, apposta giovedì scorso, nel consiglio comunale svoltosi all'ombra della Torre si è parlato per più di 3 ore di come gli impatti ambientali della nuova infrastruttura possano danneggiare il litorale pisano. Tra ricadute negative sul turismo e valori ambientali a serio rischio. Dodici consiglieri di opposizione hanno infatti presentato un documento dove «si esprime preoccupazione e perplessità per l'eventuale impatto che l'infrastruttura avrà sulla costa del litorale pisano, accelerandone il processo di erosione, con impatti negativi sia sull'ambiente che sull'economia del territorio, tutta incentrata sul turismo e sulla ricettività». In sintesi la richiesta era quella di dare vita immediatamente allo studio sulle conseguenze per la costa pisana derivanti dalla realizzazione della Darsena Europa, chiedendo



IN COMUNE Durante il consiglio comunale di giovedì scorso, a Pisa, il sindaco Filippeschi ha risposto alle forze d'opposizione che invocavano lo stop della procedura per la Darsena Europa

allo stesso tempo «di sospendere l'iter esecutivo ed attuativo del progetto», come si legge nel primo ordine del giorno. Nell'intervento del consigliere Buscemi (Forza Italia-Pdl) si è parlato anche di «un progetto avulso dalla Regione», facendo una riflessione sul caso o meno di spendere soldi pubblici per questo tipo di infrastruttura. Sono stati presentati quattro ordi-

ni del giorno dalle opposizioni, tutti e tre respinti, mentre l'ultimo del Pd non è stato convalidato per mancanza del numero legale in aula.

TUTTI gli ordini del giorno chiamavano in causa lo stop dell'iter del progetto in attesa di studi che avrebbero dato risposte certe sull'impatto ambientale della piat-

taforma Europa. Al consiglio comunale erano presenti anche Claudio Vanni, dell'Autorità Portuale, e Luca Della Santina della Regione. In chiusura è intervenuto il sindaco di Pisa, Marco Filippeschi. «Il tema è importante e ci impone una attenzione massima nel rivedere la partecipazione a processi

FERMENTO A PISA

Le opposizioni all'attacco
«L'iter dev'essere fermato»
Respinte le mozioni

strategici. Quando l'Autorità Portuale ha chiesto pareri in Comune ha sempre riscontrato rigorse e puntigliose comunicazioni. Il litorale pisano ha prospettive che, e anche noi dobbiamo avere una cultura dell'area costiera diversa, cercando di sapere di più sullo sviluppo portuale. L'impegno che prendiamo - ha concluso - è dare massima attenzione all'aspetto della valutazione dei possibili impatti».



Porto Livorno, nuovo sistema di rifornimento idrico

Mio Italia - lato nord: è stato inaugurato alla presenza del presidente dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini, e dei vertici di Asa, il nuovo sistema di rifornimento idrico in porto.

Si tratta di una nuova condotta di 350 metri realizzata direttamente in banchina: sei idranti sono già funzionanti e possono essere usati per rifornire le navi che attraccano. La prova inaugurale è stata fatta con la Disney Magic, nave da crociera della compagnia di navigazione Disney Cruise Line, da 2400 passeggeri. Grazie a questi idranti, la nave ha potuto rifornirsi di acqua potabile da terra senza dover ricorrere alle bettoline, servizio, quest'ultimo, che ha per gli operatori costi più alti rispetto al rifornimento da terra e genera emissioni in atmosfera.

"L'impianto - ha dichiarato Stefano Corsini - è il frutto di un lavoro di squadra che ha coinvolto Port Authority e ASA. Il sistema è stato realizzato in tempi brevi anche per rispondere ai picchi della stagione estiva e presto entrerà a pieno regime. Si tratta di un importante risultato che migliora ulteriormente la qualità del servizio di fornitura di acqua potabile e che contribuisce a mitigare le preoccupazioni degli operatori".

"Gli idranti garantiscono 8 litri al secondo di acqua potabile, pari a quasi 30 Mc all'ora - ha detto il dirigente



Acquedotto di Asa, Mirco Brilli - ma questo risultato già di per sé soddisfacente è ulteriormente migliorabile".

Per aumentare la pressione sulla rete portuale nel suo complesso, e per soddisfare, quindi, nel minor tempo possibile più navi, Asa ha reso indipendente la frazione di Villaggio Emilio, storicamente collegata al sistema idrico portuale, tramite una propria distrettualizzazione idrica.

"Proprio grazie a questa separazione - ha aggiunto Brilli - siamo da oggi in grado di aumentare o ridurre tramite il nostro telecontrollo, presidiato 24h, la pressione della rete portuale in funzione delle richieste delle navi senza creare danni alle tubazioni e alle utenze poste a monte del porto".

REDMAR

A Livorno il nuovo Console USA: Lo riceve il presidente Corsini



Livorno, 6 ottobre 2017 – Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, ha ricevuto nel primo pomeriggio il Console Generale degli Stati Uniti a Firenze, Benjamin Wohlauer, che si è recentemente insediato in questo incarico.

Durante il colloquio, il numero uno dell'Adsp dell'Alto Tirreno ha parlato dettagliatamente della riforma della legge 84/94 che ha istituito le nuove Autorità portuali e delle caratteristiche del sistema portuale nostrano, che grazie ai futuri collegamenti ferroviari e viari potrà tragguardare obiettivi inediti con riferimento al potenziamento dei traffici.

Il Console, accompagnato dal consigliere Michele Comelli, ha mostrato particolare interesse per le potenzialità espresse dagli scali portuali dell'Adsp del Mar Tirreno Settentrionale, a cominciare dalle grandi opere di infrastrutturazione con cui Livorno (con la Piattaforma Europa) e Piombino (con i nuovi banchinamenti e insediamenti produttivi) mirano a scalare nuove posizioni nel ranking degli scali portuali del Mediterraneo.

La visita è proseguita in mare a bordo di un battello. Durante il giro in barca il diplomatico americano ha potuto apprezzare i punti di forza dello scalo portuale livornese.

Benjamin Wohlauer ha assunto l'incarico come quarantaquattresimo Console Generale degli Stati Uniti a Firenze il 7 Luglio 2017, con competenza su Toscana, Emilia Romagna (tranne Parma e Piacenza) e Repubblica di San Marino.

PIOMBINO:NON PIU' SOLO TRAGHETTI, MA ANCHE NAVI DA CROCIERA



Piombino, 6 ottobre 2017 «Sara' una miniera d'oro (molto dipendera' dalle societa' crocieristiche) l'idea di far costruire una banchina per l'attracco delle navi da crociera. Quel particolare tratto di mare,che da Piombino arriva all' arcipelago dell' Elba con i suoi 8 comuni,tutti con un loro fascino unitamente alle altre 6 isole: Isola del Giglio, Montecristo, Capraia, Pianosa, Giannutri e Gorgona tutte accomunate dalla natura selvaggia del paesaggio.

[VIDEO PORTO DI PIOMBINO CHE SI STA ATTREZZANDO PER NAVI DA CROCIERA](#)

LA CRISI INDUSTRIALE



Una panoramica dell'area industriale

Amianto e contributi, i sindacati ci puntano

Con una nuova legge potrebbero uscire da Aferpi circa 400 lavoratori ma l'ipotesi è ancora embrionale e a Roma finora è caduta nel vuoto

di **Valeria Parrini**
PIOMBINO

Reparti tagliati fuori dalle linee guida ministeriali sul rischio amianto o trattati in maniera disomogenea: una nuova legge permetterebbe di sanare situazioni contraddittorie. Anche perché, di fatto, in molte zone di Aferpi le bonifiche non sono mai partite. E questa può essere una pietra di paragone utile. La legge, - di fatto decaduta - che ha permesso l'uscita di centinaia di dipendenti stabiliva che l'esposizione a questa materia così pericolosa sarebbe tecnicamente finita con l'avvio del risanamento. Spesso, avvenuto soltanto in modo formale.

Al momento, la possibilità che si materializzino nuovi scioglimenti pensionistici non c'è. Eva detto chiaro. Lo scenario è ipotetico ma sotto traccia qualche ragionamento prova a farsi strada. Soprattutto dopo le ultime notizie che arrivano da Taranto e Genova dove Arcelor Mittal ha rinunciato 4 mila esuberanti. E la ricerca di una parziale via di uscita per quegli stabilimenti potrebbe includere una soluzione del genere. A cui agganciare Piombino. Un po' come accadde la volta precedente quando l'Ilva fece da battistrada all'intervento del legislatore.

In qualche modo, per bocca della delegazione sindacale, il ragionamento su Piom-

bino è emerso anche negli incontri ministeriali che hanno scandito le vertenze Aferpi. A Roma, però, risulta essere caduto completamente nel vuoto.

Resta il fatto che l'eventualità potrebbe riguardare almeno tre-quattrocento lavoratori, assunti negli anni '78-'80 più o meno, che ad oggi potrebbero avere i requisiti. Un centinaio sarebbero della cokeria. Su quel reparto la bonifica certificata ferma il tempo di esposizione al 1999 e non al 2003 come in altre parti della fabbrica. In acciaieria, per esempio. Già così sarebbero recuperabili 4 anni.

Tutto più che prematuro, comunque. Perché sopra a

tutto ci sono la necessità di una legge specifica e la volontà di farla.

I quadri normativi precedenti hanno fatto registrare un progressivo deterioramento delle condizioni per ottenere i benefici pensionistici. Il coefficiente iniziale dell'uno e 50, quello che farebbe al caso, prevedeva per ogni anno di esposizione (almeno 10 e un giorno), 18 mesi di copertura contributiva. Nel 2005 il governo Berlusconi lo ridusse a 1,25.

In molti casi, su questa base, i contenziosi legali hanno portato ad ottenere gli anni mancanti al raggiungimento dei 40 di anzianità. Con riflessi, comunque positivi, sull'assegno mensile.



TEMPI BREVI

Cantieri aperti a Piombino per il potenziamento della banchina crociere e per il muro paraflutti che ripara il porto dalle correnti di scirocco e dalle onde

AUTHORITY IN FASE DI COMPLETAMENTO I LAVORI AL TERMINAL

Piombino, banchina crociere da 400 metri

SONO in fase di completamento al porto di Piombino i lavori alla nuova banchina del terminal crociere. La vecchia banchina batteria preesistente è stata allungata e alla fine delle opere avremo due banchine da 217 metri oppure una sola grande banchina da oltre 400 metri. Attualmente non esiste una nave da crociera che superi i 400 metri, quindi Piombino potrà accogliere tutte le navi, anche le più grandi. I lavori procedono in modo spedito in quanto vengono realizzati degli enormi cassoni di cemento che poi vengono posizionati come grossi mattoncini delle

costruzioni Lego. Di pari passi va avanti anche il muro paraflutti. Il presidente dell'Autorità di porto Stefano Corsini spiega: «Piombino ha grandi potenzialità da tanti punti di vista e anche da quello crocieristico. La nuova banchina permetterà in tempi brevi di incrementare il numero degli accosti dando un impulso all'economia. C'è molto interesse su Piombino e sulle mete che si raggiungono nei tour da questa città, noi lavoriamo per migliorare ancora l'offerta sul mercato».

L.F.

Informazioni Marittime

International Propeller, nasce il club di Ancona

In occasione della XV convention di Taranto, l'International Propeller Club, oltre ad aver rinnovato le cariche sociali, ha ratificato il nuovo distaccamento associativo di Ancona.

Presidente dell'associazione nazionale è stato riconfermato, all'unanimità, Umberto Masucci (presidente del Propeller di Napoli). Riconfermati i seguenti vicepresidenti (tra parentesi il "propellerino" cittadino che presiedono):

Giorga Boi (Genova)Riccardo Fuochi (Milano)Simone Bassi (Ravenna)Fabrizio Zerbini (Trieste)

Segretario generale Marina Tevini (segretario a Genova) **Tesoriere** Pino Coccia (segretario a Napoli)

Rappresentante Area Adriatica/Ionio: Michele Conte (Taranto)

Rappresentante TirrenoFiorenzo Milani (Livorno)

Referente per i rapporti con il ministero dei Trasporti Donato Caiulo

Civitavecchia: Porti e sviluppo dei territori / INCONTRO

Oggi a Civitavecchia – Intervengono i vertici delle Autorità di Sistema del Lazio, della Toscana e della compagnia portuale di Civitavecchia.

CIVITAVECCHIA – E' ormai chiaro che la politica di integrazione delle diverse infrastrutture portuali sia l'unica strada percorribile per rispondere, velocemente e con pienezza di risultati, ai continui mutamenti che caratterizzano l'economia globale e quindi anche lo shipping internazionale.

Per farlo le strategie sono: uscire dalla visione concorrenziale tra porti appartenenti allo stesso sistema nazionale, per integrarsi in una visione globale, più efficace, solo così sarà possibile essere competitivi con gli altri sistemi internazionali.

Occorrerà tempo e una nuova modalità di relazione anche tra le diverse istituzioni del territorio, perché tutti adottino comportamenti coerenti ad una visione di sviluppo integrata. Il futuro richiede collaborazione e coesione, elementi indispensabili per contrastare la crisi profonda dalla quale, solo recentemente, si iniziano a registrare segnali di ripresa.

Queste le tematiche al centro dell'incontro dal titolo "Porto e sviluppo del territorio" di oggi a Civitavecchia, piazza Fratti (Ghetto) ore 18,30 .

Interverranno all'iniziativa:

Francesco Maria Di Majo, presidente Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta);

Roberta Macii, segretario generale Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta);

Stefano Corsini, presidente Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno e Piombino);

Enrico Luciani, presidente Compagnia portuale Civitavecchia;

Moderatore: Lucia Nappi, vice direttore Corriere marittimo.

Informazioni Marittime

Crociere, nel 2018 più terminal e passeggeri



L'anno prossimo l'Italia delle crociere avrà qualche terminal passeggeri in più e movimenterà più passeggeri, circa 600 mila, di quest'anno, ritornando ai livelli del 2012. Lo rende noto la società di analisi statistica del settore Risposte Turismo, nel corso del convegno annuale Italian Cruise Day. Nel 2018 verranno movimentate **10,8 milioni di passeggeri** tra imbarchi, sbarchi e transiti (+6,4%). Le toccate nave saranno 4,600 (+4,1%). La cifra rappresenta una quota media, tutto sommato stabile, degli ultimi sei anni. Al 2020 gli investimenti complessivi sui **terminal crocieristici** saranno pari a 300 milioni di euro, di cui la maggior parte in sicurezza e attrezzature. La compagnia che quest'anno scalerà di più la penisola è **Ponant Cruises**, seguita da Silversea Cruises e Windstar Cruises.

I dati sul traffico sono stati raccolti su 35 porti, pari al 96 per cento del traffico nazionale di questi tipo. Nel 2018 il podio sarà invariato. **Civitavecchia** resta il primo approdo delle navi da crociera, in crescita del 12 per cento rispetto alle stime 2017, per un totale di 2,5 milioni di passeggeri movimentati. Al secondo posto **Venezia** (1,4 milioni, stabile) e al terzo **Napoli** (poco più di 1 milione, +15%). Seguono **Savona** (950 mila, +12,6%) e **Genova** (920 mila, +0,5%). Sulle toccate nave la classica è la seguente: **Civitavecchia** (821, +10,8%), **Venezia** (473, stabile) e **Livorno** (354, +2,9%). Con riferimento al 2017, 5 scali italiani - Civitavecchia, Venezia al quarto, Napoli, Genova e Savona - sono tra primi 10 porti del Mediterraneo.

Nel 2018 saranno 47 i terminal crociere in Italia, tre in più di quest'anno. Inoltre, dal report di ricerca di Risposte Turismo emerge come l'84% dei porti non abbia intenzione di modificare le tariffe attualmente applicate al traffico crocieristico, il cui peso sul totale del traffico passeggeri via mare continua a crescere (47% la media prevista per il 2018 contro il 44% del 2017).

A fine 2017 il porto con la più ampia varietà del portafoglio clienti sarà Venezia, seguito da Civitavecchia e Napoli. La compagnia che, nell'anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti italiani è stata Ponant Cruises (25), seguita da Silversea Cruises (24) e Windstar Cruises (20).

In base alle interviste di Risposte Turismo, il mercato crocieristico degli agenti di viaggio gode di un buon momento. Circa 8 intervistati su 10 stimano dichiarano stabilità (42,3%) o incremento (38%) del giro di affari. Per quanto riguarda l'evoluzione della clientela, il report evidenzia, per il periodo 2016-2018, un trend di crescita della quota di clienti sia alla prima crociera sia under 30. Con riferimento invece al prodotto crocieristico venduto, nel medesimo periodo si evidenzia una crescita delle crociere a tema. Tra queste, quelle dedicate ai giovani e ai single risultano essere quelle maggiormente selezionate dalla clientela, con il 25% di preferenze ciascuna.

Allargando al Mediterraneo, sono tre i paesi crocieristici principali: Italia, Spagna e Grecia. Il primo porto è Barcellona. Quello che cresce di più è Marsiglia, che ha scavalcato Pireo. Italian Cruise Day è in partnership con l'Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale. Si è aperto stamattina con i saluti istituzionali di Leoluca Orlando, sindaco di Palermo, e Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti e dell'Adsp dell'Adriatico orientale. L'intervento di apertura è stato di Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale, seguito da quello di Roberto Martinoli, chairman Clia Italy, e di Thanos Pallis, segretario generale MedCruise.

Crociere, numeri da capogiro per Civitavecchia

Prima sul podio e in crescita del 12% rispetto al 2017 movimenterà un totale di 2,5 milioni di passeggeri. Le cifre sono state raccolte nel corso dell'Italia cruise day di Palermo, un incremento notevole per il porto che rimane al primo posto per quanto riguarda i crocieristi e al secondo come più ampia varietà del portafoglio. Cresce l'attesa per il battesimo della Msc Seaview



CIVITAVECCHIA - Numeri da capogiro per Civitavecchia all'Italian cruise day di Palermo. Secondo le stime della società di analisi statistica del settore Risposte turismo nel 2018 saranno movimentati circa 10,8 milioni di passeggeri tra imbarchi, sbarchi e transiti. Prima sul podio resta Civitavecchia, approdo numero uno delle navi da crociera, in crescita del 12 per cento rispetto alle stime del 2017, con un totale di 2,5 milioni di passeggeri movimentati. Al secondo posto c'è Venezia con 1,4 milioni. Mentre invece Msc crociere prevede di superare i 3 milioni di passeggeri movimentati nei porti italiani, con una crescita del 4,5 per cento rispetto al 2017. Nel corso di un intervento all'Italian cruise day la società ha spiegato che solo a Civitavecchia si raggiungerà il mezzo milione di passeggeri per le navi della flotta della Msc crociere. C'è grande attesa per la novità del 2018: la Msc Seaview, una futuristica nave in costruzione a Monfalcone che opererà nel Mediterraneo dal prossimo giugno e la cui cerimonia del battesimo si terrà proprio nel porto di Civitavecchia. Msc Seaview è la seconda nave di generazione Seaside, basata su un prototipo caratterizzato da un design innovativo e progettato per portare i viaggiatori ancora più vicini al mare. L'itinerario, che permetterà ai viaggiatori di partire da uno dei 3 porti italiani toccati dalla nave, prevede tappe a Genova, Napoli, Messina, Valletta, Barcellona e Marsiglia. Inoltre, a fine 2017 il porto con la più ampia varietà del portafoglio sarà Venezia, subito seguita da Civitavecchia e poi da Napoli.

Civitavecchia: Protocollo d'intesa tra le Authority di Lazio e Toscana

di Gaudenzio Parenti

CIVITAVECCHIA – Nel tardo pomeriggio di sabato, nella *location* storico-popolare del Ghetto di Civitavecchia, si è svolto il dibattito dal titolo: **"Porto e sviluppo del territorio"**.

Questo incontro, inserito all'interno di una tre-giorni politica organizzata dall'Associazione B.I.C. (Bene in comune), ha visto protagonisti il presidente della AdSP del Mar Tirreno Centro-settentrionale, Francesco Maria Di Majo, il presidente della AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, il segretario generale della AdSP laziale, Roberta Macii, Il presidente-Console della Compagnia Portuale di Civitavecchia, Enrico Luciani e la giornalista e vice-direttrice del Corriere marittimo, Lucia Nappi.

Dopo una breve introduzione della moderatrice Nappi, incentrata sulla riforma della Governace portuale (attuata in base al D.lgs 169/2016), ha preso la parola il **presidente Di Majo che ha illustrando al pubblico**, attento e interessato, i nove punti indicati dal Governo per sviluppare la portualità e la logistica nazionale, ha rivelato importanti novità sul lavoro che la sua AdSP sta portando a termine riguardante **l'ultimo e penultimo miglio sia ferroviario che stradale e il prolungamento dell'Antemurale** con il conseguente e ulteriore ampliamento a nord del porto.

E' stata poi la volta del collega livornese, **Corsini**, che presentando orgogliosamente la **Nuova Darsena Europa** dello scalo toscano ha traslato il discorso sul tema dei dragaggi, *conditio sine qua non*, per permettere gli attracchi delle navi con pescaggi sempre maggiori.

La parola è passata alla **Macii** che con un sorriso carico di soddisfazione **ha annunciato alla platea la creazione di un asset strategico e interregionale della portualità tosco-laziale**. Nel descrivere questa **visione ampia e non più rinviabile**, nel solco delle volontà del ministro Delrio di fare "sistema", il segretario generale degli scali marittimi laziali ha annunciato che a giorni **verrà siglato il Protocollo di intesa tra le due Autorità di Sistema Portuale**. Un Accordo, a detta della stessa Macii, **"donato"** dal **presidente Luciani** e frutto del gruppo di lavoro e di studio che ruota attorno al console della Compagnia portuale che ha già avuto la "benedizione" dei rispettivi presidenti di Regione e del MIT.

E' stata quindi la volta dell'intervento del **Luciani**, incentrato sulla convinzione che **questo Patto sia strategico per lo sviluppo e che poss portare il nuovo asset delle due Regioni a competere, in termini di traffici, con le grandi realtà del Nord Europa**. Ha proseguito parlando del lavoro portuale e di come, nella sua visione, sia necessario traghettare la Compagnia Portuale di Civitavecchia nel futuro curando anche l'aspetto giuridico, comunicativo e promozionale, competenze ormai imprescindibili, per salvaguardare il cuore stesso della Compagnia e cioè il lavoro.

Il dibattito è poi proseguito in un clima molto partecipato, in cui i soddisfatti presidenti delle AdSP hanno relazionato di come stiano già collaborando attivamente, come per le modifiche dei regolamenti per le concessioni demaniali e soprattutto hanno esposto la loro visione e interpretazione del nuovo "Sistema" portuale.

Un *upgrade* del sistema stesso: fare squadra e condividere le migliori competenze e capacità, sia pubbliche che private, per metterle al servizio della portualità nazionale.

La rotta è ora tracciata. Seguiranno come da prassi altri incontri, **ma una cosa è certa**: dall'unione di intenti e dalla condivisione delle scelte strategiche, **l'asse delle due AdSP si candida ad essere il volano per il rilancio del centro e dell'Italia intera**.

Via libera dell'Unione europea

Salerno, 45 mln dall'Ue per ultimare "Porta Ovest"

La Valletta (Malta). L'Unione europea dà il via libera al finanziamento della nuova strada che collegherà il porto di Salerno all'autostrada A3. Con un investimento di 45,4 milioni di euro si fa un altro passo verso il collegamento di "Porta Ovest", l'allaccio stradale per i mezzi pesanti che sbarcano o imbarcano dallo scalo campano. L'annuncio è stato dato Commissaria da Corina Cretu, commissaria per la Politica regionale, nel corso de "Il nostro oceano", conferenza internazionale in corso di svolgimento a Malta. Il finanziamento rientra in un pacchetto di 314 milioni provenienti dal Fondo europeo di sviluppo regionale (Fesr) per quattro progetti di trasporto in Calabria, Campania e Sicilia, allo scopo di migliorare i collegamenti del Sud

dell'Italia con il Nord del paese e con i suoi vicini europei. In Calabria, 106,5 milioni finanzieranno la costruzione di una nuova linea ferroviaria tra Catanzaro e Germaneto, sede di un campus universitario e di un nuovo ospedale. Sarà inoltre rinnovata la linea tra la stazione principale di Catanzaro (Catanzaro Sala) e la stazione balneare di Catanzaro Lido. I lavori dovrebbero essere ultimati nel marzo 2020. Sempre in Calabria, 106 milioni contribuiranno alla costruzione di una linea tranviaria di 21 chilometri nell'agglomerato di Cosenza, che collegherà il centro di Cosenza al campus dell'Università della Calabria, passando per Rende. I lavori dovrebbero essere conclusi nel maggio 2020.

segue in ultima pagina

Salerno, Porta Ovest

In Sicilia, 56,5 milioni serviranno a rinnovare il collegamento ferroviario tra la stazione Catania Bicecca e Augusta, sulla linea Siracusa Messina che costeggia la parte orientale dell'isola e la collega al continente.

Il progetto, il cui completamento è previsto nel giugno 2021, comprende lavori nelle stazioni, la ricostruzione di una galleria e nuove rotaie. Infine, in Campania, 45,4 milioni finanzieranno una nuova strada che collegherà il porto di Salerno all'autostrada A3, parte dell'asse di tra-

sporto strategico che va da Palermo a Berlino. Il progetto, che dovrebbe essere concluso nel giugno 2019, contribuirà, si legge in una nota, a ridurre il traffico nella città, ad agevolare il trasporto di merci da e verso il porto e a rinvigorire così l'economia dell'intera regione.



Convention col ministro Delrio

Taranto, Propeller rafforza coesione

Taranto. La riforma dei porti, varata oltre un anno fa, avanza e sta dando risultati. Lo ha sostenuto il ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, parlando a Taranto alla XV Convention nazionale del The International Propeller Club guidati da Umberto Masucci. "Abbiamo implementato -ha sottolineato Delrio- una semplificazione delle governance, riducendo la burocrazia e ragionando in una logica di integrazione e cooperazione. Adesso siamo i primi nel mondo nello sdoganamento, c'è

un investimento pesante nella digitalizzazione, ma c'è ancora tanta strada da fare".

Il presidente del The International Propeller Clubs Umberto Masucci, ringraziando il ministro ha dichiarato che "la giornata di oggi dimostra che fare squadra paga, lo hanno fatto i Propeller delle Puglie e le due AdSP pugliesi con i presidenti Patroni Griffi e Prete. Dobbiamo partire dai dati macro dell'Economia del Mare e da tutte le eccellenze. Fincantieri in questi giorni agli onori della cronaca, la cantieristica dei grandi yacht, il settore del Ro-Ro, quello delle Crociere ed altri successi italiani. I porti che

Taranto, Propeller

hanno in passato sofferto hanno finalmente una riforma grazie al Ministro Delrio e gli operatori devono reagire positivamente a questa riforma, fare investimenti che favoriscano la crescita del cluster ed il Propeller come sempre è in prima linea".

"E' stato un evento estremamente importante per il nostro mondo ha dichiarato Riccardo Fuochi, vice presidente Nazionale del Propeller e Presidente del Propeller Milano che ha parlato del Grande progetto Obor (One Belt One Road) con un intervento dal titolo "Belt and Road: from vision to action". La direzione intrapresa dopo la riforma e le attitudini dei nuovi presidenti potranno portare solo benefici a tutto il comparto dello shipping e della logistica: in quest'ottica va la missione che come Propeller stiamo organizzando assieme a Italia-Hong Kong all'Asian Logistics & Maritime Conference dei prossimi 20-24 novembre ed alle manifestazioni collegate. Il viaggio alla scoperta delle molteplici opportunità di Hong Kong per lo shipping e la logistica nazionale, è organizzato con il supporto dell'NIKTDC di Milano (Hong Kong Trade Development Council, con il Suo direttore Gianluca Mirante) ed Invest Hong Kong con il Dr. Stefano De Paoli". *Continua a leggere su goo.gl/78CFBX*



segue in ultima pagina

TARANTO: CONSIGLIO DIRETTIVO DEL THE INTERNATIONAL PROPELLER CLUBS 2017-2020



Taranto, 6 ottobre 2017 - E' stato eletto a Taranto, il 29 settembre scorso, presso la locale Camera di Commercio:

Avv. Umberto MASUCCI (Pres. Propeller Club Port of Naples).

Riconfermato all'unanimità e con applauso .Presidente The International Propeller Clubs.

Riconfermati i seguenti Vice Presidenti:

Avv. Prof. Giorgia BOI , Presidente Propeller Genoa

Dr. Riccardo FUOCHI. Presidente Propeller Club Port of Milan

Avv. Simone BASSI, Presidente Propeller Club Port of Ravenna

Cap. Fabrizio ZERBINI, Presidente Propeller Club Port of Trieste

Riconfermati nelle cariche di:

Segretario Generale: Marina Tevini , Segretario Propeller Club Port of Genoa

Tesoriere: Rag. Pino COCCIA, Segretario Propeller Club Port of Naples

Rappresentante Area Adriatica/Ionio:

Riconfermato Com.te Michele CONTE, Presidente Propeller Club Port of Taranto

Rappresentante Tirreno:

Riconfermato Com.te Fiorenzo MILANI, Past Presidente Propeller Club Port of Leghorn

Ri -co optato il Presidente del Propeller Club Port of Brindisi, Ing. Donato CAIULO, quale referente per i rapporti con il Ministero

delle Infrastrutture (MIT).

Fanno inoltre parte del Consiglio Direttivo Nazionale:

Davide DEGENNARO Presidente Propeller Club Port of BARI

Alessandro RICCI Presidente Propeller Club Port of BOLOGNA

Giannandrea PALOMBA Presidente Propeller Club Port of CIVITAVECCHIA ROME

Piero CASTELLITI Presidente Propeller Club Port of CROTONE

Gian Enzo DUCI Vice Presidente Propeller Club Port of GENOA

Bruno DIONISI Tesoriere Propeller Club Port of GENOA

Giulia ALBERGO Presidente Propeller Club Port of EOLIE

Seli MOHORIC PERSOLJA Presidente Propeller Club Port of KOPER

Giorgio BUCCHIONI Presidente Propeller Club Port of LA SPEZIA

Maria Gloria GIANI Presidente Propeller Club Port of LEGHORN

Lino CAPOZZI Consigliere P.R. Propeller Club Port of LEGHORN

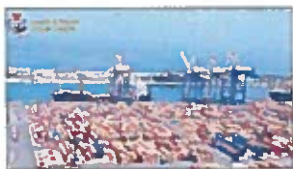
Claudio LUPI Presidente Propeller Club Port of MANTUA

- segue

Luca CASTIGLIEGO Vice Presidente Propeller Club Port of MILAN
Demetrio CACCAMO Presidente Propeller Club Port of MONFALCONE
Massimo BLANDI Presidente Propeller Club Port of PALERMO
Renzo GIARDINI Past President Propeller Club Port of RAVENNA
Corrado MICCOLI Segretario Propeller Club Port of RAVENNA
Alfonso MIGNONE Presidente Propeller Club Port of SALERNO
Olga GRAVANO Presidente Propeller Club Port of SAVONA
Alberto PASINO Vice Presidente Propeller Club Port of TRIESTE
Marco PORCARI Vice Presidente Propeller Club Port of TURIN
Massimo BERNARDO Presidente Propeller Club Port of VENICE
Viene ratificato il nuovo Club di Ancona
Mariano MARESCA Presidente Onorario

Porti: sindacati, a Gioia T. allarme calo volumi container

Pesa su sorti scalo assenza governance. Intanto mancano piazzali



(di Michele Albanese) (ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 6 OTT - È un'aria strana quella che si respira nel porto di Gioia Tauro. Aria di attesa che non giova a nessuno, soprattutto allo scalo portuale. I dati di fonte sindacale documentano che i volumi movimentati da Med Center Terminal Container e portati dal mono cliente e socio Msc, stanno scendendo passando dai 40 mila container movimentati in media in estate ai 28 mila della settimana scorsa. Un trend che, se dovesse continuare così, potrebbe provocare altri scossoni sul piano occupazionale, oltre che non dare alcuna speranza ai 377 portuali licenziati lo scorso 31 luglio e poi confluiti nell'Agenzia del Lavoro costituita per gestire gli esuberi, riqualificarli e tentare di riavviarli al lavoro. Fino ad oggi, però, le uniche pratiche attuate dall'Agenzia sono quelle relative all'avvio dei pagamenti dell'Ima (Indennità di mancato avviamento) da parte dell'Inps. Una somma che non basta a mantenere le famiglie dei portuali licenziati, che rumoreggiano si riorganizzano e cercano di costruirsi una prospettiva occupazionale non facile. Anche perché, visti gli attuali volumi, sarebbe vana ogni speranza. Quello che inquieta più di ogni altra cosa i sindacati è la rassegnazione all'oblio sulla governance del nuovo sistema portuale, che vede accorpati i porti calabresi con in testa Gioia Tauro con gli scali di Messina e di Milazzo, e che è l'unico a non avere un presidente legittimato dalla nuova legge in materia. Il Ministro dei Trasporti Graziano Delrio un nome lo aveva fatto ed è quello dell'attuale assessore alla Portualità e alla Logistica della Regione Calabria, Francesco Russo. Un tecnico sulla cui nomina, però, pende ancora il silenzio del Governatore siciliano Rosario Crocetta. La legge, dopo l'indicazione del nome da parte del ministro, prevede l'intesa con le Regioni, in questo caso Calabria e Sicilia. Allo stato, mentre Mario Oliverio, presidente della Regione Calabria, ha detto sì, quello siciliano si oppone per ragioni non apertamente chiarite. La politica attende e guarda agli equilibri che si disegneranno dopo le elezioni regionali siciliane sperando di trovare la quadra. E se va bene se ne potrà parlare verso fine anno o l'inizio del prossimo. Ma il tempo non gioca a favore di quello che era fino ad un decennio fa il primo porto del Mediterraneo. Uno scalo alla ricerca di una nuova identità che vuole continuare a puntare sul transhipment ma guarda anche alla intermodalità, alla polifunzionalità ed ad un nuovo utilizzo del retro porto come elementi dai quali ripartire. A mancare, sempre secondo i sindacati, è una regia istituzionalmente legittimata che lavori ad una diversa utilizzazione delle infrastrutture portuali anche alla luce delle nuove esigenze del secondo terminalista: la Blg Automotiv, nella quale è prepotentemente entrato Grimaldi Line attivo nella movimentazione di auto anche per conto di Fca che sta sperimentando con successo Gioia Tauro. Un settore in espansione che potrebbe rilanciare l'occupazione, ma che non riesce a trovare spazi e piazzali.

Sindacati: crollo movimentazione container in porto Gioia Tauro

Gioia Tauro (Reggio Calabria) - Dai 40 mila container a settimana movimentati in estate da Med Center Terminal Container e portati dal mono cliente e socio Msc, ai 28 mila della scorsa settimana. Sono allarmanti i dati forniti dai sindacati sul netto calo dei volumi di transhipment nel porto di Gioia Tauro. Il timore dei rappresentanti dei lavoratori è che, se dovesse continuare questo trend discendente, potrebbero verificarsi altri scossoni sul piano occupazionale oltre che non dare alcuna speranza ai 377 portuali licenziati lo scorso 31 luglio e poi confluiti nell' Agenzia del Lavoro costituita per gestire gli esuberi, riqualificarli e tentare di riavviarli al lavoro. Nessuna novità, lamentano ancora i sindacati dei portuali, sul fronte della governance del nuovo sistema portuale che vede accorpati i porti calabresi Gioia Tauro e gli altri con gli scali di Messina e di Milazzo, e che è l' unico a non avere un presidente legittimato dalla nuova legge in materia. Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio aveva indicato un nome, quello dell' attuale assessore alla portualità e alla logistica della Regione Calabria, Francesco Russo. Un tecnico sulla cui nomina, però, pende ancora il silenzio del Governatore siciliano Rosario Crocetta. La legge, però, dopo l' indicazione del nome da parte del ministro, prevede l' intesa con le Regioni, in questo caso Calabria e Sicilia. Passaggio che ancora manca. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Catania: Bianco, nuovi record per la città. Il futuro delle crociere è roseo, traffico destinato a raddoppiare

(FERPRESS) – Catania, 9 OTT – “Registriamo nuovi record per Catania e il futuro delle crociere, a sentire gli esperti, è roseo”. Lo ha detto il sindaco di Catania commentando gli ultimi dati di presenze di crocieristi nella nostra città: “In ottobre dieci navi e ventimila persone, tra passeggeri ed equipaggi, che hanno affollato bar e ristoranti del centro storico ma non solo, visitando questa nostra città unica al mondo perché due volte Patrimonio Unesco: per il barocco e per l'Etna”.

Un'altra interessante notizia giunge da Palermo, dove è in corso l'Italian Cruise Day: “Per il 2018, secondo le stime diffuse dagli esperti, il numero di crocieristi che sbarcherà nel nostro porto è destinato a raddoppiare. Stiamo insomma raccogliendo i frutti di un'azione avviata già con la missione a Genova del luglio del 2014 e con le politiche che hanno fatto di Catania una città attrattiva sotto il profilo turistico”.

Ma i turisti a Catania non giungono solo per nave: nel marzo scorso Catania risultò la prima meta italiana per le prenotazioni aeree pasquali nella speciale classifica di Skyscanner. La città etnea era quarta nella classifica generale dopo Londra, Amsterdam e New York e precedeva Parigi e Barcellona.

Anche in quell'occasione Bianco aveva sottolineato come il trend positivo, frutto di politiche del territorio rivelatesi vincenti, duri ormai dal 2014.

L'exploit di Catania era cominciato a metà nel 2014, quando la città era entrata per la prima volta nella Top 20 delle città turistiche italiane. A dicembre era settima nella classifica Skyscanner. Nel 2015 Catania risultò prima per “Sentiment positivo generale” nella speciale graduatoria stilata da Travel Appeal. Nell'aprile dello stesso anno, secondo i rilevamenti di Momondo.it, era al primo posto tra le mete preferite degli italiani. Nell'estate del 2016 La Repubblica, riportando dati di eDreams, la più importante agenzia online di viaggi d'Europa, aveva svelato come Catania fosse la più ricercata meta turistica sul web degli italiani e precedesse località come Ibiza e Barcellona.

A settembre 10 navi e 20mila persone sono sbarcate in città

Catania e la **crocieristica**, buoni i segnali

«Registriamo nuovi record per Catania e il futuro delle **crocieri**, a sentire gli esperti, è roseo». Lo ha detto il sindaco commentando gli ultimi dati di presenze di **crocieristi** nella nostra città: «In settembre dieci navi e ventimila persone, tra passeggeri ed equipaggi, che hanno affollato bar e ristoranti del centro storico ma non solo, visitando questa nostra città unica al mondo perché due volte Patrimonio Unesco: per il barocco e per l'Etna».

Un'altra interessante notizia giunge da **Palermo**, dove è in corso l'Italian Cruise Day: «Per il 2018, secondo le stime diffuse dagli esperti, il numero di **crocieristi** che sbarcherà nel nostro porto è destinato a raddoppiare. Stiamo insomma raccogliendo i frutti di un'azione avviata già con la missione a Genova del luglio del 2014 e con le politiche che hanno fatto di Catania una città attrattiva sotto il profilo turistico».

Ma i turisti a Catania non giungono solo per nave: nel marzo scorso Catania risultò la prima meta italiana per le prenotazioni aeree pasquali nella speciale classifica di Skyscanner. La città etnea era quarta nella classifica generale dopo Londra, Amsterdam e New York e precedeva Parigi e Barcellona.

Anche in quell'occasione Bianco aveva sottolineato come il trend positivo, frutto di politiche del territorio rivelatesi vincenti, duri ormai dal 2014.

L'exploit di Catania era cominciato a metà nel 2014, quando la città era entrata per la prima volta nella Top 20 delle città turistiche italiane. A dicembre era settima nella classifica Skyscanner. Nel 2015 Catania risultò prima per "Sentiment positivo generale" nella speciale graduatoria stilata da Travel Appeal. Nell'aprile dello stesso anno, secondo i rilevamenti di Momondo.it, era al primo posto tra le mete preferite degli italiani.

Nell'estate del 2016 La Repubblica, riportando dati di eDreams, la più importante agenzia online di viaggi d'Europa, aveva svelato come Catania fosse la più ricercata meta turistica sul web degli italiani prima di Ibiza e Barcellona.

La giunta Accorinti presenta una proposta di modifica al piano del Governo nazionale sulle Zone economiche speciali

Messina non può restare fuori dalle "Zes"

*Lo stesso discorso che vale per l' **Autorità portuale**: sarebbe l' unica Città metropolitana penalizzata in Italia*

Lucio D' Amico «L' amministrazione Accorinti ritiene necessaria una modifica del DI 91 per consentire l' istituzione delle Zone economiche speciali (Zes) anche nella Città metropolitana di **Messina**». Ha aspettato alcune settimane prima di prendere posizione ufficiale, ma adesso la Giunta lo fa con un atto concreto, la presentazione di un emendamento al disegno di legge che attualmente prevede che ogni regione possa istituire al massimo due "Zes", connesse alla presenza di porti "hub". «In tal modo - spiega l' assessore allo Sviluppo economico Guido Signorino - in Sicilia potrebbero attivarsi solamente le Zone speciali di Palermo e Catania. Questa limitazione è incompatibile col rango di Città metropolitana di **Messina** e incoerente con le finalità dell' ordinamento che ha istituito questi Enti di area vasta. Per questo si propone la bozza di emendamento che rende possibile l' istituzione di Zone economiche speciali nelle Città metropolitane dotate di infrastrutture **portuali** con adeguato livello di attività, indipendentemente dal vincolo generale posto al numero di "Zes" previsto per singola regione».

È un passo tardivo? Ed è tardiva la difesa dell' autonomia della stessa **Autorità portuale** di

Messina e Milazzo? Signorino ritiene di no, è convinto che ancora ci siano battaglie da combattere fino in fondo. «Il Comune e la Città metropolitana di **Messina** - insiste l' assessore - investono nello sviluppo delle attività **portuali** e nel potenziamento della funzione logistica. Lo scorso martedì è stato siglato il contratto per il porto di Tremestieri e il Masterplan, sottoscritto dal sindaco Renato Accorinti col presidente del Consiglio dei ministri lo scorso 22 ottobre co-finanzia infrastrutture produttive funzionalmente connesse, quali la piastra logistica alla foce del S. Filippo e l' urbanizzazione primaria per l' insediamento di nuove attività nel Polo produttivo di Larderia; inoltre l' Amministrazione comunale condivide con l' **Autorità portuale** l' obiettivo della realizzazione di una via di collegamento diretto tra piastra Logistica e porto, mentre l' area di sviluppo industriale di Giannoro costituisce, in unione al porto di Milazzo, un territorio vocato all' attrazione di imprese. È dunque necessariamente da rivedere un provvedimento normativo che, nella sua attuale definizione, priva la Città metropolitana di **Messina** di

- segue

un fondamentale strumento di sviluppo. Naturalmente la proposta potrà essere rivista e migliorata in ogni maniera, ma chiediamo a tutte le forze politiche e ai parlamentari **messinesi** il massimo impegno per rimediare a una disattenzione normativa che rischia di danneggiare il nostro territorio».

Nell' emendamento proposto, si ricordano le finalità istituzionali generali delle Città metropolitane: «Cura dello sviluppo strategico del territorio metropolitano; promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della Città metropolitana; cura delle relazioni istituzionali afferenti al proprio livello, ivi comprese quelle con le Città e le Aree metropolitane europee». Queste finalità sono sostanzialmente replicate e istituzionalmente potenziate con il provvedimento definito dagli articoli 4 e 5 del DL del 20 giugno 2017 n. 91: «Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi, che consentano lo sviluppo, in alcune aree del Paese, delle imprese già operanti, nonché l' insediamento di nuove imprese in dette aree, disciplina le procedure, le condizioni e le modalità per l' istituzione di una Zona economica speciale». **Messina** non può restare fuori da questa programmazione strategica.

Recepito dalla Commissione trasporti l' emendamento proposto dal deputato Enzo Garofalo

Zone economiche speciali, rientra anche Messina

Il Governo chiamato ad una «applicazione più estensiva» delle norme riguardanti l' istituzione delle "Zes"

Lucio D' Amico La seduta della Commissione trasporti della Camera dei deputati risale allo scorso 3 ottobre. In quella sede, su proposta del vicepresidente, il parlamentare messinese Enzo Garofalo, è stato recepito l' invito al Governo per una «applicazione più estensiva delle norme sulle "Zes" con riguardo a ciascuna realtà regionale». In sintesi, si chiede all' esecutivo Gentiloni di recepire l' emendamento che consente a una singola regione di avere anche più di due Zone economiche speciali, sempre se vi siano i requisiti fondamentali previsti dalla legge. Ed è ovviamente il nostro caso.

Passo indietro e riepilogo necessario. Il governo Gentiloni ha emanato nel giugno 2017 un decreto, poi convertito in legge, riguardante "disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno", il famoso "decreto per il Sud". Per la prima volta in Italia si introduce la possibilità di istituire quelle Zone economiche speciali che sono già realtà nel resto d' Europa. La "Zes", come ha spiegato in questi giorni l' ex assessore provinciale Michele Bisignano, non è altro che un' **area** specifica in cui si offrono incentivi a beneficio delle aziende che vi operano mediante strumenti ed agevolazioni che agiscono in un regime in deroga rispetto a quelli vigenti per le ordinarie politiche nazionali. Gli obiettivi fondamentali consistono nell' aumento della competitività delle imprese insediate, nell' attrazione di investimenti soprattutto da parte di soggetti stranieri, nell' incremento delle esportazioni, nella la creazione di nuovi posti di lavoro e nel rafforzamento del tessuto produttivo attraverso stimoli alla crescita industriale ed alla innovazione. Le "Zes", dunque, come poli di crescita nelle regioni meridionali.

Torniamo, dunque, a quanto accaduto alla Camera. Nell' esame della nota di variazione al Documento economico-finanziario del Governo, il relatore ha recepito e inserito nel parere la proposta di modifica avanzata dall' on. Garofalo relativa al superamento del limite massimo delle "Zes" in una singola regione. Prendiamo il caso della Sicilia: la legge, così com' è attualmente, prevede la creazione di sole due Zone economiche speciali, che farebbero capo ovviamente a Palermo e al sistema Catania-Augusta. Ma Messina ha gli stessi diritti delle altre due Città metropolitane siciliane e se un decreto è concepito per il "rilancio del Sud", sarebbe inimmaginabile vedere escluso il sistema **portuale** di

Messina-Milazzo e l' Area dello **Stretto**. Ricordiamo che la "Zes" sarebbe localizzata nella zona di Giannoro, con grandi benefici sia per il capoluogo sia per parecchi Comuni della provincia tirrenica.

Il passaggio alla Commissione trasporti non è ancora risolutivo ma difficilmente il Governo potrà dire di no, contraddicendo lo spirito stesso della legge firmata da Gentiloni.

Nelle prossime settimane, dunque, potrebbero maturare importanti novità su questo fronte.

L' iniziativa dell' Amministrazione

La Regione siciliana e la derogaEcco l' emendamento alla legge

Questo l' emendamento: "Le Regioni possono presentare proposta di istituzione di Zes, anche in deroga al numero massimo previsto dal comma 4-bis, per aree che presentino un nesso economico funzionale con un' area portuale di grande rilevanza in termini di movimento di passeggeri, mezzi e merci, purché ricadente in territorio di Città metropolitana sede di Autorità portuale".

Potendo sussistere Città metropolitane con insediamenti portuali di grande rilevanza per traffico passeggeri, per numero di mezzi in transito e volume di merci, «appare illogico e contraddittorio con le finalità istitutive di questi Enti di area vasta non prevedere che gli stessi vengano dotati dei benefici previsti per le Zes, col risultato di ridurre la competitività e la capacità di attrazione di risorse».

Si anima il dibattito sulla legge che istituisce le Zone economiche speciali

Messina come Catania e Palermo Lo stesso diritto ad avere la "Zes"

Bisignano: sono interventi pensati per il Sud, assurdo non beneficiarne

Lucio D' Amico Tre Città metropolitane, tre Zone economiche speciali.

Non devono esserci alternative, Messina vanta gli stessi diritti di Palermo e Catania. Il dibattito sulle "Zes" si va animando, dopo le prese di posizione di alcuni parlamentari messinesi (il senatore Mancuso e il deputato Garofalo) e dopo la proposta di un emendamento al disegno di legge avanzata dalla giunta Accorinti e ufficializzata ieri sulle pagine del nostro giornale dall' assessore allo Sviluppo economico Guido Signorino.

A intervenire sull' argomento è di nuovo Michele Bisignano, componente del Comitato tecnico della Conferenza dello Stretto, già componente del Comitato portuale ed ex assessore provinciale alla Pianificazione strategica. Bisignano è uno dei più profondi conoscitori delle tematiche connesse agli Enti di area vasta, allo sviluppo dei territori e alla normativa sulle Zone economiche speciali.

«Il governo Gentiloni - spiega Bisignano - ha varato, nel giugno di quest' anno, un decreto, poi convertito in legge, riguardante "disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno", definito in maniera più diretta "decreto per il Sud", che fa seguito ai Patti per il Sud, sottoscritti con le Regioni e le

Città metropolitane. Nell' ambito di tale legge viene inserita, per la prima volta in Italia, una parte che riguarda il riconoscimento delle Zone economiche speciali, già sperimentate da diversi anni in altri Paesi europei e non. Ma il provvedimento di legge ha correlato la realizzazione delle Zes ai sistemi portuali logistici che fanno parte a loro volta del Piano nazionale della portualità e della logistica.

Da tale assunto ne deriva che le Zes, a differenza di quelle realizzate negli altri Paesi, debbono necessariamente essere collegate ad un sistema di trasporti intermodale che vede come elemento centrale una infrastruttura portuale inserita nella cosiddetta Rete Ten T che comprende i porti "core" ed i porti "comprehensive". Ma un altro aspetto fondamentale della legge sulle Zes riguarda le condizioni richieste per la loro istituzione che, per evitare la eccessiva proliferazione di tali organismi di sviluppo in tutto il territorio nazionale, sono ben definite e circoscritte.

Difatti la legge prevede che le Zone economiche speciali possono essere realizzate solo nelle regioni

- segue

meno sviluppate ed in transizione come individuate dalla normativa europea, e cioè quelle inserite nell'obiettivo convergenza, fra le quali la Sicilia. Inoltre viene limitata la possibilità di istituzione su iniziativa della regione interessata, al massimo a due proposte. Proposte che debbono contenere la localizzazione delle aree aventi specifiche tipologie, ed essere accompagnate da un piano di sviluppo strategico, anche se non è ben specificato quale soggetto istituzionale dovrebbe elaborare tale piano. È evidente quindi - ribadisce Bisignano -, che per quanto riguarda il nostro territorio provinciale, tale meccanismo costituirebbe una importantissima occasione di sviluppo, purché formulata in maniera coerente ed organica partendo da quanto è stato già ipotizzato, in una proposta specifica ed articolata, presentata al Senato ed alla Camera dai parlamentari Mancuso e Garofalo per la realizzazione di una Zes nell'area ex Asi di Giammoro. Una proposta in piena sintonia con accordi sottoscritti fra **Autorità portuale** e Comuni».

Secondo Bisignano, sono solo due le alternative: rivendicare la presenza in Sicilia di tre Aree metropolitane, tutte e tre sedi di Zes o «in subordine fare riferimento ad una Zes interregionale prevista dalla normativa», con **Messina-Milazzo** inserite nell'area dello Stretto.

Palermo: Italian Cruise Day, concluso con successo

PALERMO— Italian Cruise Day, il forum di riferimento per il comparto crocieristico in Italia, arrivato alla 7ª edizione, si è concluso con successo. L'evento, ideato e organizzato da Risposte Turismo, quest'anno si è svolto a Palermo in partnership con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e con il supporto di CLIA Europe.

Stato dell'arte e prospettive future della crocieristica in Italia, proposte e soluzioni per attrarre nuova domanda italiana e aree di miglioramento della portualità del Paese le tematiche principali affrontate nel forum che, nel 2018, tornerà in Adriatico facendo tappa a Trieste.

La possibilità per l'Italia di accogliere un traffico crocieristico in deciso aumento su scala globale grazie al prossimo varo di nuove navi.

E ancora, la necessaria collaborazione tra porti, compagnie, amministrazioni pubbliche, comunità locali e i molti operatori attivi nel comparto, per porre le basi di una crescita solida e sostenibile della crocieristica.

Infine, la necessità per i porti nazionali di adeguare la dotazione infrastrutturale e il set di servizi (tra cui, ad esempio, la possibilità di utilizzare nuove soluzioni di rifornimento delle navi) e la centralità dell'agente di viaggio chiamato ad avere un ruolo sempre più consulenziale nella vendita del prodotto crociera.

Questi, in sintesi, alcuni dei messaggi principali emersi nel corso della settima edizione di Italian Cruise Day. L'evento, tenutosi presso il Grand Hotel Villa Ignea, ha visto la partecipazione di oltre 250 operatori tra tour operator, agenti di viaggio, compagnie armatoriali, agenti marittimi, terminal portuali e aeroportuali, associazioni di categoria e molti altri ancora giunti a Palermo da tutta Italia.

Il forum, che ha visto più volte l'interazione tra speaker e delegati, è stata inoltre l'occasione per conoscere il punto di vista degli agenti marittimi sulla competitività del sistema portuale italiano, facendo emergere alcune aree di miglioramento tra cui lo snellimento burocratico e una maggiore uniformità delle procedure.

La settima edizione dell'Italian Cruise Day ha inoltre affrontato il tema della gestione dei traffici fly&cruise, dell'interazione tra città e porti e, per la prima volta con un momento dedicato, quello delle scelte da parte delle compagnie di crociera in materia di posizionamento delle navi.

Da quest'ultimo confronto è emerso come nella costruzione di un itinerario concorrano numerosi elementi tra cui l'interesse della clientela, le caratteristiche tecniche dei porti (anche alla luce delle nuove unità che entreranno in servizio nei prossimi anni), l'accessibilità ai mercati di domanda e l'appeal delle possibili escursioni.

- segue

Il forum ha dato inoltre l'opportunità ad alcune delle realtà aderenti a La Casa dei Porti Crocieristici, l'iniziativa di Risposte Turismo nata nel 2012 con l'obiettivo di valorizzare i terminal crocieristici del Paese, di presentare i progetti in essere e le attività in programma.

Nell'ambito di Italian Cruise Day si sono tenute anche le premiazioni dei due premi lanciati nei mesi scorsi e destinati ai giovani che si sono laureati con tesi dedicate alla crocieristica.

Ad aggiudicarsi il Premio di Laurea ICD (valore: 1.000 euro), assegnato alla miglior tesi di laurea dedicata alla produzione e/o al turismo crocieristico, è stato Eugenio Ghirlan-da (Università degli studi di Genova) con una tesi dal titolo *"Strategie di Marketing dei Principali Operatori di Crociere Fluviali"*.

Manuela Di Pisa (Università di Palermo), con la tesi *"Dinamica del mercato crocieristico e approcci operativi per il rilancio della destinazione"* è invece la vincitrice del Premio di Laurea Assoporti (valore: 500 euro), destinato alla miglior tesi di laurea dedicata alla portualità crocieristica.

Tra le attività collaterali di Italian Cruise Day, infine, CARRIERE@ICD, l'unico career day in Italia dedicato alla crocieristica che ha permesso a 50 giovani sotto i 27 anni di età di incontrare i referenti di compagnie di crociera, aziende portuali, agenzie marittime, tour operator e altre realtà attive nel settore (tra cui Costa Crociere, MSC Crociere, Cagliari Cruise Port, Catania Cruise Port,

EY4U, De Stefano Speciale & Co, MDT Servizi Turistici, Isla Ship, Navigare Travel e Sailing Race Service.

"Italian Cruise Day – ha affermato Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo – si è confermata preziosa occasione di incontro per gli operatori che hanno scelto di raggiungerci a Palermo. Da organizzatori, la cosa che più ci fa piacere osservare e sapere è che i partecipanti considerino e sfruttino l'evento come strumento di lavoro, e che da queste giornate, ormai ne abbiamo sette alle spalle, siano nati progetti, iniziative, investimenti che negli anni hanno reso più forte il comparto crocieristico".

"Ancora una volta – ha proseguito di Cesare – il forum è stato un'opportunità di crescita professionale per tutti i suoi partecipanti, attraverso lo scambio di pareri, punti di vista anche critici, informazioni aggiornate, confronti tra chi vive questo settore anche da prospettive differenti".

Il dossier Crociere in crescita ma il porto non basta più

F. LIPPONE A PAGINA XII



Il dossier

I dati. Sicilia quinta in Italia per traffico con un milione di passeggeri. Palermo è campione d'Ivrea, Catania in ripresa

Crociere in crescita ma il porto è al limite Una sola banchina per le "supernavi"

TULLIO FILIPPONE

L'anno prossimo crociere in ripresa in Sicilia dopo il calo del 9,2 per cento di quest'anno in linea col mercato nazionale. Ma l'Isola, che vanta il numero più alto di scali, continua a scontare un deficit infrastrutturale che la inchioda al quinto posto per traffico tra le regioni italiane, con poco più di un milione di passeggeri, dietro alla Liguria (2,3 milioni), Lazio (2,2), Veneto (1,4) e Campania (1,1). A fotografarne lo stato di salute è il rapporto di Risposte Turismo presentato al settimo Cruise Day, gli stati generali del mondo delle crociere.

UNA SOLA BANCHINA

Nel 2017, Palermo, pur confermandosi l'ottavo scalo nazionale e diciassettesimo nel Mediterraneo, perde circa 60mila passeggeri passando da 510mila a 450mila, nonostante, secondo le previsioni, potrebbe recuperarne 30mila nel 2018. «La regola di questo settore è che le navi attraccano dove i passeggeri vogliono andare, ma è chiaro che le scelte delle compagnie dipendono anche dagli interventi strutturali», dice Pasquale Monti, presidente della autorità portuale della Sicilia Occidentale, che comprende anche Trapani, Termini e Porto Empedocle — il lato Nord del molo Vittorio Veneto è com-

pleto e per ultimare quelli del lato Sud occorrono interventi su due punti». E nei piani c'è anche lo sblocco della stazione marittima. «Sono in contatto con il provveditore alle opere pubbliche Donato Carlea per lo sblocco dei cantieri e la prossima settimana presenteremo un'istanza al magistrato per cominciare i lavori della stazione, nonostante il sequestro, già a partire da metà novembre», aggiunge Monti. Ieri il country manager di Msc Leonardo Massa ha annunciato per il 21 novembre l'arrivo della più grande nave d'Europa, il colosso da 5.700 passeggeri Msc Meraviglia. Ventuno scali ogni martedì e fino al 18 aprile. La conferma del primato invernale di Palermo, stagione che vale il 23 per cento dei passeggeri dell'anno. In questo lo scalo è secondo in Italia dopo Savona, confermato dalle statistiche del primo semestre 2017. 28.674 passeggeri a gennaio, 27mila a febbraio e poco meno di 25mila a marzo. «Il nuovo piano regolatore portuale in fase di approvazione — aggiunge ancora Monti — prevede anche il recupero dei porticcioli di Sant'Erasmo, Arenella e Acquisanta».

IL NUOVO PIANO

«Abbiamo ereditato una situazione disastrosa e siamo al lavoro per migliorare le infrastrutture — dice Pasquale Monti, presidente della autorità portuale della Sicilia Occidentale, che comprende anche Trapani, Termini e Porto Empedocle — il lato Nord del molo Vittorio Veneto è com-

GLI ALTRI SCALI SICILIANI

Secondo gli analisti la sorpresa del 2018 potrebbe essere Catania. Lo scalo etneo, dopo il meno 34 per cento del 2017, potrebbe raddoppiare il numero dei passeggeri, passando da 65mila a 123mila, grazie al ritorno di Costa Fascinosa che, tra aprile e novembre, farà 14 scali. Messina, che pure quest'anno ha guadagnato 24mila passeggeri, raggiungendo a quota 391mila l'undicesimo posto nazionale, nel 2018 potrebbe perdere il 13,3 per cento del suo mercato. E continua l'emorragia a Trapani, che dopo aver perso la metà dei suoi 80mila passeggeri, perderebbe un ulteriore 16,7 per cento. Mentre recupererà il terreno perduto quest'anno Giardini Naxos, che nel 2018 potrebbe accogliere 35mila passeggeri. Spera, invece, Termini Imerese, dove martedì scorso è approdata la Variety Voyager della compagnia di navigazione Variety Cruises. «Stiamo migliorando l'operatività di Termini con nuovi sistemi di dragaggio per accogliere grandi navi — dice ancora Monti — ciò potrà cambiare il destino di Termini e valorizzare il sito di Himera e le terme di Cefalà Diana».

© F. LIPPONE / REPORT

Palermo: ITALIAN CRUISE DAY, conclusa con successo la 7° edizione di Italian Cruise Day



Stato dell'arte e prospettive future della crocieristica in Italia, proposte e soluzioni per attrarre nuova domanda italiana e aree di miglioramento della portualità del Paese le tematiche principali affrontate nel forum che, nel 2018, tornerà in Adriatico facendo tappa a Trieste.

Palermo, 6 ottobre 2017 – La possibilità per l'Italia di accogliere un traffico crocieristico in deciso aumento su scala globale grazie al prossimo varo di nuove navi.

E ancora, la necessaria collaborazione tra porti, compagnie, amministrazioni pubbliche, comunità locali e i molti operatori attivi nel comparto, per porre le basi di una crescita solida e sostenibile della crocieristica.

Infine, la necessità per i porti nazionali di adeguare la dotazione infrastrutturale e il set di servizi (tra cui, ad esempio, la possibilità di utilizzare nuove soluzioni di rifornimento delle navi) e la centralità dell'agente di viaggio chiamato ad avere un ruolo sempre più consulenziale nella vendita del prodotto crociera.

Questi, in sintesi, alcuni dei messaggi principali emersi nel corso della settima edizione di Italian Cruise Day, il forum di riferimento per il comparto crocieristico in Italia ideato e organizzato da Risposte Turismo, quest'anno in partnership con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e con il supporto di CLIA Europe.

L'evento, tenutosi oggi presso il Grand Hotel Villa Igica, ha visto la partecipazione di oltre 250 operatori tra tour operator, agenti di viaggio, compagnie armatoriali, agenti marittimi, terminal portuali e aeroportuali, associazioni di categoria e molti altri ancora giunti a Palermo da tutta Italia.

Il forum, che ha visto più volte l'interazione tra speaker e delegati, è stata inoltre l'occasione per conoscere il punto di vista degli agenti marittimi sulla competitività del sistema portuale italiano, facendo emergere alcune aree di miglioramento tra cui lo snellimento burocratico e una maggiore uniformità delle procedure.

La settima edizione dell'Italian Cruise Day ha inoltre affrontato il tema della gestione dei traffici fly&cruise, dell'interazione tra città e porti e, per la prima volta con un momento dedicato, quello delle scelte da parte delle compagnie di crociera in materia di posizionamento delle navi.

Da quest'ultimo confronto è emerso come nella costruzione di un itinerario concorrano numerosi elementi tra cui l'interesse della clientela, le caratteristiche tecniche dei porti (anche alla luce delle nuove unità che entreranno in servizio nei prossimi anni), l'accessibilità ai mercati di domanda e l'appeal delle possibili escursioni.

Il forum ha dato inoltre l'opportunità ad alcune delle realtà aderenti a La Casa dei Porti Crocieristici, l'iniziativa di Risposte Turismo nata nel 2012 con l'obiettivo di valorizzare i terminal crocieristici del Paese, di presentare i progetti in essere e le attività in programma.

- segue

Nell'ambito di Italian Cruise Day si sono tenute anche le premiazioni dei due premi lanciati nei mesi scorsi e destinati ai giovani che si sono laureati con tesi dedicate alla crocieristica.

Ad aggiudicarsi il Premio di Laurea ICD (valore: 1.000 euro), assegnato alla miglior tesi di laurea dedicata alla produzione e/o al turismo crocieristico, è stato Eugenio Ghirlanda (Università degli studi di Genova) con una tesi dal titolo *"Strategie di Marketing dei Principali Operatori di Crociere Fluviali"*.

Manuela Di Pisa (Università di Palermo), con la tesi *"Dinamica del mercato crocieristico e approcci operativi per il rilancio della destinazione"* è invece la vincitrice del Premio di Laurea Assoporti (valore: 500 euro), destinato alla miglior tesi di laurea dedicata alla portualità crocieristica.

Tra le attività collaterali di Italian Cruise Day, infine, CARRIERE@ICD, l'unico career day in Italia dedicato alla crocieristica che ha permesso a 50 giovani sotto i 27 anni di età di incontrare i referenti di compagnie di crociera, aziende portuali, agenzie marittime, tour operator e altre realtà attive nel settore (tra cui Costa Crociere, MSC Crociere, Cagliari Cruise Port, Catania Cruise Port, EY4U, De Stefano Speciale & Co. MDT Servizi Turistici, Isla Ship, Navigare Travel e Sailing Race Service).

"Italian Cruise Day – ha affermato Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo – si è confermata preziosa occasione di incontro per gli operatori che hanno scelto di raggiungerci a Palermo. Da organizzatori, la cosa che più ci fa piacere osservare e sapere è che i partecipanti considerino e sfruttino l'evento come strumento di lavoro, e che da queste giornate, ormai ne abbiamo sette alle spalle, siano nati progetti, iniziative, investimenti che negli anni hanno reso più forte il comparto crocieristico".

"Ancora una volta – ha proseguito di Cesare – il forum è stato un'opportunità di crescita professionale per tutti i sui partecipanti, attraverso lo scambio di pareri, punti di vista anche critici, informazioni aggiornate, confronti tra chi vive questo settore anche da prospettive differenti".

"Come Risposte Turismo – ha concluso di Cesare – ci metteremo subito al lavoro per l'organizzazione della nuova edizione di Italian Cruise Day che, nel 2018, tornerà in Adriatico facendo tappa a Trieste, una città che è ormai stabilmente tra le realtà della crocieristica nazionale e che attraverso le adeguate professionalità ed un impegno costante sta rendendo solido il suo percorso di crescita in questo settore".

Crociere: I passeggeri movimentati nel 2018 saliranno a 10,8 mln

Crescita che non recupera la contrazione prevista per il 2017



(ANSA) - PALERMO, 6 OTT - Nel 2018 in Italia sono previsti 10,8 milioni di passeggeri di crociere movimentati tra imbarchi, sbarchi e transiti (+6,4% sulle stime negative di chiusura 2017) e circa 4.600 toccate nave (+4,1%), un aumento che non recupera la contrazione prevista per il 2017 e riporta il numero di passeggeri movimentati ai valori del 2012. Queste le prime previsioni relative al traffico crocieristico 2018 nei porti italiani formulate da Risposte Turismo e contenute nella nuova edizione di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca presentato oggi da Francesco di Cesare - Presidente di Risposte Turismo - in apertura della settima edizione di Italia Cruise day. I dati sono il frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 35 porti crocieristici italiani rappresentativi del 96% del traffico nazionale in movimento passeggeri, scali che salgono a 36 per le toccate nave (91% di rappresentatività sul totale Italia). Civitavecchia si confermerà nuovamente primo porto crocieristico nazionale con una crescita di circa il 12% rispetto alle stime di chiusura 2017, per un totale di circa 2,5 milioni di passeggeri movimentati. Alle sue spalle Venezia (1,4 milioni di passeggeri movimentati, stabile) e Napoli (poco più di 1 milione di passeggeri movimentati, + 15%). Ai piedi del podio Savona, in quarta posizione in virtù di 950 mila passeggeri movimentati attesi (+12,6%) e Genova, al quinto posto con 920 mila passeggeri movimentati attesi (+0,5%). Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo nel 2018 Civitavecchia si confermerà ancora una volta al primo posto (821, +10,8%), seguita da Venezia (473, stabile) e Livorno (354, +2,9%). Con riferimento al 2017, il report di ricerca conferma la presenza di 5 scali nazionali (Civitavecchia al secondo posto, Venezia al quarto, al sesto Napoli, Genova e Savona rispettivamente all'ottavo e nono posto) nella classifica previsionale dei passeggeri movimentati nei primi 10 porti del Mediterraneo. Italian Cruise Watch ha inoltre analizzato anche quest'anno altri aspetti del comparto crocieristico. Per quanto riguarda il numero di infrastrutture portuali, il report evidenzia anche per il 2018 una crescita dei terminal passeggeri (47, a fronte dei 44 del 2017).

Crociere: Risposte Turismo, più terminal passeggeri nel 2018

Italian Cruise Watch, diventeranno 47



(ANSA) - PALERMO, 6 OTT - Cresceranno nel 2018 le infrastrutture portuali. Il prossimo anno, infatti, i terminal passeggeri saranno 47, a fronte dei 44 del 2017. I dati sono stati forniti Risposte Turismo e contenuti nella nuova edizione di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca presentato oggi in apertura della settima edizione di Italia Cruise day. Inoltre, dal report di ricerca di Risposte Turismo emerge come l'84% dei porti non abbia intenzione di modificare le tariffe attualmente applicate al traffico crocieristico, il cui peso sul totale del traffico passeggeri via mare continua a crescere (47% la media prevista per il 2018 contro il 44% del 2017). Per quanto riguarda gli investimenti in programma sui terminal crocieristici, i principali scali nazionali hanno in programma circa 300 milioni di euro nel triennio 2018-2020, di cui poco più della metà in sicurezza e attrezzature e il restante in infrastrutture. Con riferimento all'analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2017 il porto con la più ampia varietà del portafoglio clienti sarà Venezia, seguito da Civitavecchia e Napoli. La compagnia che, nell'anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti italiani (25) è stata Ponant Cruises, seguita da Silversea Cruises (24) e Windstar Cruises (20). In merito alle stime 2017 e alle previsioni 2018 relative all'andamento del fatturato degli agenti di viaggio che operano in Italia generato dal solo prodotto crociera, l'edizione di Italian Cruise Watch presentata questa mattina a Palermo mostra, per il quarto anno consecutivo, segnali di ottimismo, a dimostrazione ancora una volta dell'importanza del comparto all'interno della macroindustria turistica. Circa 8 intervistati su 10 stimano infatti a fine anno una stabilità (42,3%) o un incremento (38%) del proprio giro di affari generato dal solo prodotto crociera, percentuale che, nelle previsioni 2018, sale di circa 4 punti, attestandosi all'84,5%. Rispetto al 2017, l'indagine realizzata da Risposte Turismo mostra per il 2018 una diminuzione della percentuale degli agenti di viaggio che prevedono un calo (15,5% contro il 19,7%) e una leggera crescita di chi, invece, stima un aumento del proprio giro d'affari generato dal solo prodotto crociera (39,4% contro il 38%).

Crociere: al via Cruise day, 250 operatori a Palermo

2017 anno di flessione per il sistema crocieristico italiano



(ANSA) - PALERMO, 6 OTT - Un anno di flessione e riflessione. E' stato questo il 2017 per il sistema crocieristico italiano che spera in un pronto rilancio. In questo scenario si è aperto a Palermo l'Italian cruise day, il forum di riferimento in Italia per il comparto crocieristico. Sono 250 i partecipanti da tutto il mondo per un confronto sulle tematiche più rilevanti del settore. Alla sua settima edizione, l'Italian Cruise Day" è ormai una tappa fissa per i professionisti dell'industria crocieristica nazionale. L'edizione 2017 dell'evento, ideato ed organizzato da Risposte Turismo, è realizzata in partnership con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e con il supporto di Clia Europe, l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche. Al Grand Hotel Villa Igiea la giornata si è aperta con la presentazione dei principali risultati di "Italian Cruise Watch", il rapporto di ricerca curato da "Risposte Turismo", esposto dal presidente Francesco di Cesare, che fornisce le previsioni del traffico crocieristico nel 2018 nei porti italiani. Si proseguirà con sessioni di discussioni, presentazioni, keynote speech e altri momenti su temi generali e specifici.

Crociere: rapporto, l' Italia mantiene la leadership nel Mediterraneo

La Spagna sorpassa la Grecia, cresce la costa mediterranea francese



(ANSA) - PALERMO, 6 OTT - L'Italia mantiene la leadership nel sistema crocieristico del Mediterraneo. Intanto la Spagna mediterranea ha sorpassato la Grecia (tornata a fine 2016 ai valori di traffico crocieristico del 2007) mentre cresce la costa mediterranea francese. I dati sono stati forniti Risposte Turismo e contenuti nella nuova edizione di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca presentato oggi in apertura della settima edizione di Italia Cruise day. Anche quest'anno, infatti, il report contiene un approfondimento monografico, dedicato in questa edizione al traffico crocieristico in Spagna, Grecia e Francia e a un confronto con l'Italia nel periodo 2007-2016. Per quanto riguarda le toccate nave, dall'analisi degli ultimi dieci anni emerge come la leadership italiana sia stata in più occasioni insediata dal traffico greco. Interessante notare come in Spagna il traffico sia cresciuto in termini di passeggeri ma non altrettanto in toccate nave, con un valore 2016 vicino a quello registrato nel 2007. Per quanto riguarda infine i dati relativi ai principali scali crocieristici di ciascun Paese (Civitavecchia, Barcellona, Pireo, Marsiglia), la monografia contenuta quest'anno all'interno di Italian Cruise Watch ribadisce la forza di Barcellona come primo porto del Mediterraneo, ancorché di recente insidiato da Civitavecchia. L'approfondimento mostra inoltre come Marsiglia abbia registrato la crescita più rilevante nel decennio 2007-2016 superando, dal 2013, il Pireo.

Calano gli arrivi con le crociere a Trapani: -16%

07/10/2017 12:04:00 Calano gli arrivi con le crociere a Trapani: -16% Vistoso calo negli arrivi di crocieristi a Trapani: -16%. Questo è quanto emerso ieri, durante l'«Italian Cruise Day» tenutosi all' Hotel Villa Igia di Palermo. Una giornata di riflessione e di approfondimento che ha coinvolto tutti gli esperti del settore. A livello regionale, le proiezioni per il 2018, secondo il rapporto curato da «Risposte Turismo», vedono la Liguria confermarsi leader per numero di passeggeri movimentati (2,3 milioni), seguita dal Lazio (2,2 milioni). La Sicilia, nonostante la presenza dei suoi 11 porti, conferma il quinto posto nella classifica regionale del traffico crocieristico italiano. Con trend altalenanti. Nello specifico, a Palermo i passeggeri movimentati saliranno a 480 mila, pari al +6,7% rispetto al 2017, mentre i porti di Messina e Trapani registreranno rispettivamente 340 mila e 35 mila passeggeri movimentati, pari ad una flessione del -13,3% e -16,7%. Ti potrebbe interessare anche:

TURISMO. All' Italian Cruise Day diffusi i dati di un settore in cambiamento, ottimista il presidente dell' **Autorità portuale** per la Sicilia occidentale, Pasqualino Monti

Più crociere a Palermo e Catania, giù **Messina** e Trapani

O OO Il traffico crocieristico italiano dovrebbe cambiare rotta, in tutti i sensi. Dopo la forte flessione che chiuderà il 2017 con soli 10 milioni di passeggeri movimentati e poco meno di 5 mila «toccate nave», le proiezioni per il 2018 fanno ben sperare l' industria crocieristica della penisola. Questo è quanto emerso ieri, durante l' «Italian Cruise Day» tenutosi all' Hotel Villa Igea di Palermo. Una giornata di riflessione e di approfondimento che ha coinvolto tutti gli esperti del settore impegnati a vincere la sfida di trasformare l' Italia in un importante polo crocieristico. A livello regionale, le proiezioni per il 2018, secondo il rapporto curato da «Risposte Turismo», vedono la Liguria confermarsi leader per numero di passeggeri movimentati (2,3 milioni), seguita dal Lazio (2,2 milioni). La Sicilia, nonostante la presenza dei suoi 11 porti, conferma il quinto posto nella classifica regionale del traffico crocieristico italiano. Con trend altalenanti.

Nello specifico, a Palermo i passeggeri movimentati saliranno a 480 mila, pari al +6,7% rispetto al 2017, mentre i porti di **Messina** e Trapani registreranno rispettivamente 340 mila e 35 mila passeggeri movimentati, pari ad una flessione del -13,3%

e -16,7%. La vera sorpresa nella crescita del traffico crocieristico riguarderà Catania, per la quale si prevede una variazione percentuale positiva vicina al 100%. Sebbene alcuni numeri facciano intravedere un po' di luce dopo un 2017 nero, Pasqualino Monti, presidente dell' **autorità di sistema portuale** del Mare di Sicilia Occidentale, sa che c' è ancora molto da fare. «Bisogna restituire il porto di Palermo ai siciliani - dice - ridisegnarlo e adattarlo alla città. I quattro scali di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani giocano tutti un ruolo determinante che dev' essere ancora valorizzato». Non mancano le idee. «Le aree già "liberate" - la Cala e il Foro Italico - sono molto fruite da cittadini e turisti: vorremmo rendere le parti a ridosso dei varchi attrattive per chi arriva e fare altrettanto con il lato urbano, in modo da evitare quello "spaesamento" che prende chi esce dal Varco Amari, pieno di lavori in corso».

La questione più nodosa riguarda l' ammodernamento delle infrastrutture. I porti di Palermo e Catania,

ad esempio, hanno solo una banchina esclusiva per navi da crociera. «Averne solo una è molto limitativo - dichiara Monti - Ma, a tal proposito, ho già parlato col provveditore per le opere pubbliche, il quale ci ha dato una grande mano e una grande disponibilità per ampliare il numero di attracchi e migliorare quelli presenti».

Intanto, Francesco Giunta, sindaco di Termini Imerese, lancia l' allarme: «Termini è una cattedrale nel deserto», dichiara. «L' interlocuzione con l' **autorità di sistema portuale** siciliana è fondamentale per colmare oltre vent' anni di gap, dovuti a politiche poco interessate all' industria del turismo». (*GIOM*)

Crociere, il 2018 sarà l' anno d' oro per il porto di Catania

a Palermo "l' Italian Cruise Day". Al forum sul comparto crocieristico italiano dati positivi per la Sicilia

Palermo. Il 2017 è stato un anno difficile per le crociere nel Mediterraneo. Un calo di passeggeri ma anche di rotte che passano dai porti siciliani. La causa principale sarebbe legata all' instabilità di certi Paesi del Nord Africa. Una flessione che però non frena il comparto crocieristico in continua espansione. A dimostrarlo sono le navi in costruzione commissionate dalle varie compagnie e un settore che punta, già nel 2018 a raggiungere nuovamente i fiorenti risultati di un tempo. In questo scenario si è aperto ieri a Palermo "l' Italian Cruise Day", il forum di riferimento in Italia per il comparto crocieristico.

I 250 partecipanti arrivati da tutto il mondo si sono confrontati sulle tematiche più rilevanti del settore. L' edizione 2017 dell' evento, ideato ed organizzato da Risposte Turismo, è stata realizzata in partnership con l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e con il supporto di Clia Europe, l' associazione internazionale delle compagnie crocieristiche. L' Italia, dai dati forniti Risposte Turismo e contenuti nella nuova edizione di Italian Cruise Watch, mantiene la leadership nel sistema crocieristico del Mediterraneo.

Secondo i dati illustrati ieri nel 2018 Catania

raddoppierà il traffico passeggeri, mentre Palermo dovrebbe solo riuscire a difendere la sua posizione di ottavo porto italiano. La Sicilia a fine 2017 si conferma al 5° posto nella classifica regionale del traffico crocieristico in Italia per numero di passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) poco più di 1 milione, -9,2% sul 2016). Più in particolare, nella classifica previsionale dei passeggeri movimentati nel 2017 nei principali scali crocieristici del paese, Palermo si conferma 8° scalo crocieristico nazionale (450 mila passeggeri movimentati, -11,8%), e Messina all' 11° posto.

Al risultato complessivo atteso per la Sicilia a fine anno contribuiscono anche altri scali crocieristici tra cui Catania (16° porto nazionale, 65 mila crocieristi movimentati), Trapani (42 mila), Giardini Naxos (31 mila) Lipari (22 mila), Milazzo, Siracusa e Porto Empedocle. "I porti della Sicilia - ha spiegato Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale - hanno potenzialità straordinarie di sviluppo nel settore delle crociere: in questo scenario affascinante, sono chiamati a recitare la loro parte, facendo decollare l' offerta turistica".

LA SCHEDA

LA CLASSIFICA Sicilia quinta regione italiana con poco più di un milione di passeggeri, dietro alla Liguria (2,3 milioni) Lazio (2,2), Veneto (1,4) e Campania (1,1) LE BANCHINE Palermo ha solo una banchina dedicata alle navi da crociera contro le nove di Civitavecchia e Livorno e sette di porto Torres e i cinque di Olbia CATANIA Lo scalo etneo dopo una forte crisi dovrebbe raddoppiare nel 2018 il numero di passeggeri Flessioni previste per Messina e Trapani.

Il Secolo XIX

DOMANI LO SCIOPERO. I SINDACATI ATTACCANO. A GENOVA IN CORTEO ANCHE I PORTUALI

Ilva, il governo difende il piano

«Solo così si salva l'acciaio, inutile drammatizzare la situazione»

IL GOVERNO chiede ad Arcelor Mittal di rispettare gli impegni sull' Ilva, ma al tempo stesso ricorda ai sindacati che è «inutile soffiare sul fuoco» e «drammatizzare» già da ora la situazione. Ma i sindacati attaccano: «La proposta è inaccettabile». Domani tutti gli stabilimenti del gruppo scioperano. A Genova le tute blu saranno affiancate dai portuali. Nelle stesse ore al Mise si capirà meglio lo stato dei rapporti.

Informazioni Marittime

Rinnovata la darsena Petroli di Livorno



Sono in fase di ultimazione le opere di ristrutturazione del pontile 12, in darsena Petroli, del porto di Livorno. L'obiettivo è di arrivare ad avere una banchina in grado di accogliere navi da 200 metri con un pescaggio di 12,5. Laddove prima c'era un vecchio molo, costituito da pile di massi imbasati sul fondo del mare a 4,5 metri, oggi c'è una nuova infrastruttura completamente cementificata con una lunghezza di 370 metri lineari e in grado di garantire un pescaggio quasi tre volte superiore ai livelli precedenti.

L'intervento, che in questi mesi ha dato occupazione ad una media di dieci persone al giorno, si concluderà quando sarà stata ultimata anche la cementificazione dei piazzali retrostanti il pontile. Nei prossimi giorni verrà inoltre realizzata, oltre a un nuovo impianto di illuminazione, la recinzione definitiva dell'area.

UN SONDAGGIO RIVELA: DUE AMERICANI SU TRE SONO CONTRARI ALLE NUOVE TECNOLOGIE

Il lavoro “rubato” dall’automazione

Dai terminal portuali agli ospedali: l’avvento dei robot non sempre è accettato

IL CASO

ALBERTO QUARATI

ROMA. Nel settore marittimo e portuale, l’automazione avanzata è già un tema di battaglia politica e sindacale: quasi due anni fa i camalli di Rotterdam bloccavano il porto per chiedere di non essere sostituiti dai robot nel nuovo mega-terminal di Maasvlakte 2, e nel Mediterraneo serpeggia l’inquietudine tra le servitù territoriali sempre più ampie richieste da porti incastrati dentro le città, e la bassa occupazione determinata dalla crescente domanda di tecnologia necessaria per stare al passo con il mercato.

Tutta l’industria in genere oggi è alle prese con interrogativissimi, e cresce - non solo tra chi oggi è già adulto, ma anche tra i più giovani - il timore per la disoccupazione tecnologica già teorizzata negli Trenta dall’economista inglese John Maynard Keynes e oggi più che mai di attualità: i poli tecnologici mondiali, Silicon Valley in primis, svilup-

pano ogni giorno robot, computer e intelligenze artificiali che in capo a qualche anno promettono di rivoluzionare la vita di tutti. Ma, per rimanere negli Stati Uniti, due persone su tre non vedono di buon occhio l’automazione che minaccia i posti di lavoro, come emerge da un sondaggio dell’istituto americano Pew Research Center.

Stando all’indagine, il 72% dei 4.000 americani intervistati è preoccupato da un domani in cui robot e computer arriveranno a poter fare molti dei lavori finora svolti dall’uomo. Per due su tre, questo scenario renderebbe più difficile trovare un impiego, mentre in tre su quattro paventano l’acuirsi delle disuguaglianze sociali.

Il 67% inoltre teme lo sviluppo di algoritmi che possano valutare i candidati e decidere chi assumere.

Solo un terzo del campione è entusiasta di un mondo in cui le macchine lavorano al posto dell’uomo, mentre l’idea che il colloquio sia fatto da un programma informatico piace ad appena il 22%.

Bill Gates, co-fondatore di Microsoft, ha persino avanzato l’idea che i robot che svolgono lavori umani dovrebbero pagare le tasse.

Stando a un recente sondaggio di Radioimmaginaria, la web radio gestita dagli adolescenti europei, in Italia il 53% dei teenager - quindi quelli che vengono definiti “nativi digitali” e dovrebbero avere più familiarità e fiducia nell’alta tecnologia rispetto alle generazioni precedenti - ha paura che i robot porteranno alla perdita di molti posti di lavoro, benché allo stesso tempo il 63% non rinuncierebbe mai all’intelligenza artificiale e il 60% si sente preparato ad affrontarne l’impatto.

Tornando negli Stati Uniti, resistenze minori si registrano nei confronti delle auto a guida autonoma, che preoccupano il 54% degli intervistati ma vanno a genio al 40%. Per la stragrande maggioranza degli statunitensi, le auto senza pedale volante regaleranno una vita più indipendente ad anziani e disabili, ma porteranno guai a chi guida per vivere.

Lo sviluppo di robot che si prendono cura degli anziani è lo scenario più accettato, con il 47% contrario e il 44% a favore: il badante umanoide da un lato allevia il carico per le famiglie, ma dall’altro rischia di far sentire gli anziani ancora più isolati.