Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
20, 21 e 22 OTTOBRE 2018

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Primo Piano:

- **I dati e le novità di Italian Cruise Day 2018 a Trieste**

(Ansa, Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Il Nautilus, Civonline, Primo Magazine, La Sicilia, Giornale di Sicilia, Corriere Marittimo, Informazioni Marittime, Informatore Navale)

Porti:

Trieste:

"...Trieste-Rostock intermodale..." (La Gazzetta Marittima)

Venezia:

"...Partite da Chioggia 2 maxi gru 1.800 tonn. per Cipro..." (Ansa)

"...Navi da crociera a Venezia..." (Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Decreto Genova..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Tir, tornano le code in porto..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Botta e risposta a La Spezia Landolfi-Roncallo..."

(La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Ecco il debutto dell'auto senza pilota..."

(Il Telegrafo, La Gazzetta Marittima)

"...Possibile stop ai licenziamenti..." (Il Telegrafo)

"...L'Amm. Pettorino a Livorno per i Propellers..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Bacini di carenaggio adesso riparte la gara..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Dipendenti della Porto2000 in agitazione..."

(Messaggero Marittimo)

Piombino:

"...I tour operator: danni e disagi dal caos nel porto di Piombino..."

(Il Tirreno)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
20, 21 e 22 OTTOBRE 2018

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Napoli:

"...Porto, dov'è il cambiamento propagandato da Spirito?..."
(Il Mattino)

"...Trasportounito denuncia inefficienze del terminal"
(La Gazzetta Marittima)

"...Napoli, il manifesto di impegno di Conateco..."
(Informazioni Marittime)

Brindisi:

"...AdSP MAM: lunedì premiazione di "Light tales"..." (Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...Il Porto di Gioia Tauro sotto i riflettori a Venezia..."
(Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Fiera di Messina: bando internazionale e 50 anni di concessione..." (Gazzettadelsud.it, ilcittadinodimessina.it)

"...Ampliamento banchina investimento strategico..."
(Gazzetta del Sud)

"...Una scelta a cui servono condivisione e numeri..."
(Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...AdSP del Mare di Sicilia Orientale..." (Gazzetta Ufficiale.it)

Palermo:

"...Valle 3.0 si focalizza su mobilità e ospedali..." (Il Sole 24 Ore)

Focus:

- **Piano Organico Porti** (The Medi Telegraph)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Crociere:Vago (Clia Europe),Italia investa in infrastrutture

"Industria in crescita, occasione formidabile"

(ANSA) - TRIESTE, 19 OTT - Trieste, 19 ottobre 2018 - "L'industria delle crociere ha per l'Italia prospettive di crescita molto interessanti, ma il Paese deve investire in termini strategici nella blue economy: snellimento burocratico, infrastrutture portuali, banchine, dragaggi. E' di vitale importanza tenere acceso un faro sull'enorme valore che l'industria delle crociere rappresenta per l'economia nazionale": questo il messaggio che il presidente esecutivo di Msc Crociere, Pierfrancesco Vago, ha portato oggi a nome di Clia Europe all'Italian Cruise Day, la giornata organizzata a Trieste interamente dedicata all'industria italiana delle crociere Nel 2017 - ha spiegato - il fatturato complessivo generato in Italia dalla crociere è stato pari a 13,5 miliardi. "Questo significa 120 mila posti di lavoro, pari a 3,6 miliardi di euro, e spese dirette per 5,5 miliardi di euro - ha detto -. Ci fa piacere che il Governo dica di considerare la Blue Economy un asset strategico. Ma bisogna tener presente questo aspetto: se nel Dopoguerra l'Italia era la prima destinazione turistica a livello mondiale, oggi ha perso posizioni in classifica e si attesta solo al quinto posto, dopo Francia, Spagna, Stati Uniti e Cina". L'industria crocieristica rappresenta per il turismo italiano "un'opportunità formidabile". "Ma per vincere questa sfida - ha sottolineato Vago - i nostri porti, i nostri terminal e le infrastrutture ad essi collegate devono modernizzarsi, diventare più produttivi e garantire servizi migliori ai passeggeri, per conquistare porzioni sempre più ampie di un mercato in crescita". Secondo Vago, è necessario rafforzare le istituzioni finanziare che maggiormente sostengono questo settore "come Cassa Depositi e Prestiti, SACE e Simest". (ANSA)

Crociere: il 2019 sarà anno record, attesi 12 mln passeggeri

Presentato a Forum Trieste il Rapporto Italian Cruise Watch

(ANSA), TRIESTE, 19 OTT - Il 2019 sarà un anno record per l'industria crocieristica italiana: si prevedono quasi 12 milioni di passeggeri "movimentati" (imbarchi, sbarchi, transiti), per l'esattezza 11,85 milioni, pari a un +6,8% rispetto al 2018. È la previsione contenuta nell'ultimo Rapporto Italian Cruise Watch, presentato oggi a Trieste da Francesco di Cesare - presidente di Risposte Turismo - in occasione dell'8/o apertura Italian Cruise Day. Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 34 porti crocieristici italiani.

Anche nel 2019 Civitavecchia si confermerà il porto leader della crocieristica nazionale con 2,56 milioni di passeggeri movimentati (+4,5% sulle stime di chiusura 2018), davanti a Venezia (1,49 milioni di passeggeri previsti) e Genova (1,35 milioni, +32% grazie all'arrivo di nuove unità di Msc e al ritorno di Costa Crociere). Quarto Napoli con 1,23 milioni (+12,6%), quinto e Savona, dove sono in corso importanti lavori di miglioramento delle infrastrutture (885 mila passeggeri, -1,3%).

Crociere: D'Agostino (Assoporti), su Venezia il Governo decida

"Incertezza su passaggio navi rischia di essere un danno"

(ANSA) - TRIESTE, 19 OTT - Sul passaggio o meno delle grandi navi da Venezia "e' tempo che il Governo prenda una decisione, perché l'incertezza crea solo danni": lo ha sottolineato oggi il presidente di Assoporti, Zeno d'Agostino, intervenendo all'Italian Cruise Day a Trieste, il forum nazionale sull'industria crocieristica italiana. "Questa situazione di incertezza va risolta una volta per tutte - ha detto il presidente di Assoporti - perché si riflette anche sui traffici riguardanti gli altri porti dell'Adriatico.

Ci dicano una volta per tutte cosa intendono fare. ". (ANSA).

Crociere: Liguria prima regione per numero passeggeri

Crescono a due cifre Genova, La Spezia e Portofino

(ANSA) - TRIESTE, 19 OTT- Liguria prima regione d'Italia per numero di passeggeri movimentati, con oltre 3 milioni di imbarchi, sbarchi e transiti attesi nei 9 scali crocieristici attivi sul territorio. Lo ha accertato Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca a cura di Risposte Turismo presentato oggi a Trieste. In base al Rapporto Genova è il terzo scalo crocieristico del Paese (1,35 milioni, +32,1% sulle previsioni di chiusura 2018), Savona al quinto posto (885 mila, -1,3% sulle previsioni di chiusura 2018), La Spezia al settimo (700 mila, +48,9% sulle previsioni di chiusura 2018).

Lo scalo di Genova potrebbe raggiungere il proprio record assoluto di crocieristi movimentati, grazie soprattutto al forte incremento di MSC Crociere (con l'arrivo delle nuove unità MSC Bellissima e MSC Grandiosa e il ritorno di altre navi) e al ritorno di Costa Crociere con Costa Fortuna.

Per quanto riguarda il porto di Savona, dove sono in corso importanti lavori di miglioramento delle infrastrutture, il posizionamento di alcune navi su altri porti dell'alto Tirreno genererà un calo delle toccate nave che influenzerà, però, solo in piccola parte il numero di passeggeri movimentati.

Sull'ottima performance di La Spezia, che potrebbe raggiungere a fine 2019 il proprio record storico di crocieristi movimentati e 160 toccate nave (+23% sul 2018), incideranno i primi scali di AIDA Nova e Mein Schiff 2 e l'inserimento da novembre 2019 a maggio 2020 nell'itinerario di Costa Smeralda.

Al risultato complessivo previsto per la Liguria nel 2019 contribuiscono anche le performance attese degli altri scali crocieristici del territorio tra cui Portofino (40 mila passeggeri movimentati, +21% sul 2017), Santa Margherita Ligure e Porto Venere (rispettivamente 25.000 e 22.000 passeggeri, anche essi in crescita sul 2017).

Crociere: flessione a Cagliari in 2019 ma numeri sempre alti

Capoluogo scelto come prossima sede di Italian Cruise Day

(ANSA) - CAGLIARI, 19 OTT - Secondo le previsioni 2019 contenute nell'Italian Cruise Watch, il rapporto di riferimento per il comparto crocieristico in Italia, il porto di Cagliari registrerà una flessione sia nel numero di passeggeri movimentati (316 mila, -16% sulle proiezioni di chiusura 2018), sia nelle toccate nave (108, -23%). Dopo il boom registrato nel 2017 e la flessione attesa per a fine 2018, nel prossimo anno è prevista dunque una contrazione del traffico crocieristico. I numeri restano comunque alti: sarà per lo scalo il terzo risultato di sempre. Nel corso del 2019 saranno 22 le compagnie di crociera che scaleranno nel porto cagliaritano, tra cui SeaCloud e Oceania, non presenti quest'anno.

Cagliari vedrà rafforzato il suo ruolo di home port con quasi un raddoppio del numero di passeggeri che si imbarcheranno e sbarcheranno nel proprio terminal. Da segnalare, infine, l'ingresso nel 2019 di Porto Torres tra i primi venti scali d'Italia grazie alla piena operatività infrastrutturale, con il completamento da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna degli interventi di dragaggio del bacino del porto e i lavori dell'antemurale realizzati. Un'altra buona novità per il settore: l'Italian Cruise Day 2019, forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica, sbarcherà in Sardegna e farà tappa a Cagliari. L'annuncio è stato in occasione dell'ottava edizione del forum in corso di svolgimento a Trieste. L'appuntamento, itinerante sin dalla sua prima edizione, vede ogni anno la partecipazione di oltre 200 operatori provenienti da tutta Italia, in rappresentanza delle diverse realtà operanti nel comparto, tra cui compagnie armatoriali, rappresentanti dei porti nazionali, tour operator, agenti di viaggio e agenti marittimi. (ANSA).

Messaggero Marittimo

Soddisfazione per Italian cruise day

Le necessità del settore emerse a conclusione della manifestazione

TRIESTE – Si è conclusa l'ottava edizione di Italian cruise day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo, quest'anno in collaborazione con Trieste Terminal passeggeri, tenutosi alla Stazione Marittima di Trieste.
Tra i messaggi principali emersi durante la giornata di lavori, la necessità di migliorare le infrastrutture a supporto della crocieristica, non solo a livello portuale, ma anche in termini di accessibilità e di intermodalità (porto-città e porto-aeroporto).
Inoltre, la crescente polarizzazione dell'offerta di navi di crociera, progettate per accogliere un numero sempre maggiore di passeggeri o, all'estremo opposto, per offrire esperienze diversificate per itinerari o per personalizzazione del servizio.
Infine, le grandi opportunità all'orizzonte per tutti gli attori della filiera crocieristica attiva in Italia, dalle compagnie ai cantieri, dai porti fino alle destinazioni turistiche toccate dagli itinerari in una fase d'oro per gli ordinativi di nuove navi.
Nel corso del forum è stato evidenziato il ruolo da apripista della crocieristica, rispetto ad altri settori, su tematiche importanti quali il riciclo e, più in generale, la sostenibilità ambientale, e l'importanza per il futuro di una formazione professionale sempre più specializzata.
Attenzione infine alle leve utilizzate dagli agenti di viaggio per incentivare la clientela alla scelta del prodotto crociera, e al rapporto tra crocieristica e gestione dei flussi turistici.
"Alla sua ottava edizione -ha commentato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo- il forum si è confermato appuntamento di lavoro, occasione di crescita e confronto per gli operatori. È il risultato non solo del coinvolgimento di relatori di prestigio quanto a realtà che rappresentano e cariche che ricoprono, ma dello stimolo che noi diamo loro, e che loro raccolgono, di dare vita ad un dibattito franco per affrontare i temi rilevanti e di attualità che guideranno l'evoluzione del comparto".
"Italian cruise day -ha proseguito di Cesare- non come vetrina per presentare prodotti e programmi ma occasione per evidenziare le priorità da seguire, sensibilizzare chi di dovere sulla rilevanza e le ricadute di questo comparto e affrontare e risolvere eventuali criticità. È con un pizzico di orgoglio che mi sento di poter dire che l'evoluzione della crocieristica italiana passa anche dall'Italian cruise day".
Il forum ha rappresentato anche quest'anno per gli oltre 200 partecipanti provenienti da tutta Italia uno spazio d'incontro, confronto e formazione sulle più importanti tematiche riguardanti il presente e il futuro della crocieristica nel nostro Paese, nonché un'occasione di business networking.
Nelle tavole rotonde che hanno animato il programma, coinvolgendo in più di un'occasione la folta platea di delegati presenti in sala, numerose sono state le tematiche affrontate dai relatori: dalle potenzialità del prodotto crociera agli investimenti effettuati e in programma da parte di compagnie e terminal, dalla costruzione degli itinerari croceristici alle relazioni all'interno della filiera di produzione, fino all'intermediazione del prodotto crocieristico, ai prodotti per la nave da crociera del futuro e alla gestione dei flussi turistici.
di continuare a competere con successo nel lungo periodo e a livello globale".

Zeno D'Agostino, presidente Assoporti ha sottolineato il grande lavoro fatto per i porti dal punto di vista promozionale, considerato il peso del segmento crocieristico.
"L'associazione si è adoperata per lo sviluppo dell'integrazione con le città. Anche se quest'ultimo non riguarda soltanto le crociere ma tutto il traffico e le attività connesse in ambito portuale, con le crociere si possono implementare delle utili attività di comunicazione sociale con i territori circostanti".
"Msc Crociere -ha aggiunto Leonardo Massa, country manager di Msc Crociere- si appresta a chiudere un anno di fortissima crescita sia a livello globale che nel mercato italiano. Al termine del 2018 nei soli porti italiani le nostre navi avranno movimentato più di 3 milioni di crocieristi, con un +16% rispetto all'anno scorso. Nel 2019 ci apprestiamo a battezzare altre due nuove ammiraglie, Msc Bellissima e Msc Grandiosa, che saranno entrambe posizionate nei porti italiani a testimonianza della centralità del mercato italiano per Msc Crociere e per l'intero settore".
Maurizio Cergol, senior vice president marketing and new concept development di Fincantieri ha affermato che questo sia uno dei periodi più favorevoli del settore crocieristico, se non addirittura il più florido in assoluto. "La competizione però -ha concluso- andrà sicuramente inasprendosi nel prossimo futuro, con nuovi operatori che cercheranno di entrare nel mercato. Solamente attraverso il rafforzamento della struttura industriale, con un consolidamento sempre crescente, saremo in grado

A Cagliari l'Italian Cruise Day 2019

Importante riconoscimento per sistema portuale sardo

TRIESTE – Sarà Cagliari ad ospitare, il prossimo autunno, il nono appuntamento del forum annuale italiano del comparto crocieristico.
È quanto annunciato ieri a Trieste, a conclusione dell'ottava edizione dell'evento – interamente made in Italy – dedicato alla crocieristica, al quale hanno partecipato rappresentanze dell'AdSp del Mare di Sardegna, dalla Regione, del Comune di Cagliari e della Cagliari Cruise Port.
Un risultato, quello annunciato ieri, che conferma l'attenzione dell'industria dei giganti del mare per l'isola e per il sistema dei suoi porti che, per l'anno in corso, genererà mezzo milione di passeggeri, superando i 220 approdi.
Secondo il Cruise Watch, studio presentato nel corso dell'evento, Cagliari, con i suoi circa 400 mila passeggeri previsti al 31 Dicembre prossimo, è lo scalo che segna la crescita più consistente, con un più 70% sul numero dei passeggeri in dieci anni ed una posizione nella top ten dei porti italiani. Segue, in Sardegna, Olbia, che registra segnali di crescita del 4%, attestandosi sui 120 mila crocieristi nel 2018.
Sarà, però, il 2019 a riservare maggiori soddisfazioni, con un vero e proprio boom per il settore e ricadute notevoli anche sulla Sardegna che vede una sostanziale tenuta di Cagliari ed Olbia ed una crescita anche per Golfo Aranci ed Oristano, entrambi indirizzate al segmento del lusso.
Ma la vera sorpresa per il prossimo anno, sarà quella di Porto Torres, considerato dall'Italian Cruise Watch tra i porti che registreranno le percentuali di incremento più consistenti. Secondo lo studio, infatti, "la piena operatività infrastrutturale, il completamento degli interventi di dragaggio del bacino del porto ed i lavori dell'antemurale alimentano le previsioni di crescita di Porto Torres, supportate da 28 scali già previsti, che potrebbero far entrare lo scalo sardo tra i primi 20 d'Italia dopo alcune difficili stagioni".
Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna (nella foto) ha espresso così la propria soddisfazione: "L'annuncio della scelta di Cagliari come sede dell'Italian Cruise Day 2019 rappresenta un riconoscimento importante per i risultati conseguiti dallo scalo del capoluogo e dai nostri porti di sistema. Un risultato, questo, reso possibile dalla proficua sinergia tra AdSp, Regione Sardegna (che finanzierà l'evento), Comune di Cagliari e Cagliari Cruise Port".
Decisivi, come evidenziato nel report di Risposte e Turismo, gli investimenti infrastrutturali che interesseranno gli scali: antemurale ed escavi su Porto Torres, interventi sui fondali di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Santa Teresa; sistemazione delle banchine ad Oristano e Portovesme.
"Le previsioni mostrano che il 2019 sarà un altro anno positivo per i traffici crocieristici dell'Isola – ha concluso Deiana – con una prospettiva di crescita sostenuta da importanti interventi infrastrutturali su tutti i porti e la sfida del Gnl che ci dovrà vedere sempre più competitivi nell'area del Mediterraneo. Una vivacità entusiasmante, quella dell'ultimo decennio, che ci colloca tra le realtà più dinamiche del Mediterraneo".

Genova miglior porto e destinazione in Italia

Il premio assegnato dalla Clia

TRIESTE – Miglior porto e destinazione italiana: questo il premio che ha ricevuto la città di Genova, riconoscimento che è stato consegnato durante la cena annuale di Clia Italy, a Trieste, in occasione del forum Italian cruise day, che ospita ogni anno la cerimonia Clia Italy awards.
A ritirare la targa come Best cruise destination in Italy, per il comune genovese il vicesindaco Stefano Balleari, mentre il premio come Best port services provider è stato assegnato a Stazioni marittime di Genova.
Clia, associazione internazionale delle compagnie di crociera, raggruppa più di 50 compagnie oltre a 330 partners esecutivi di tutto il mondo. Ha sede a Washington, in Europa a Bruxelles, in Italia a Roma.
"Un riconoscimento veramente importante che Genova si aggiudica per il secondo anno consecutivo -ha detto il vicesindaco Balleari- e che arriva in un momento particolare per la città. Un premio assegnato da un'associazione prestigiosa che raggruppa i player più rilevanti del panorama portuale italiano. Si tratta di uno sprone per continuare sulla strada che abbiamo intrapreso".

Msc punta alle quote del terminal di Trieste

Trieste - Msc avrebbe acquistato la quota che Unicredit deteneva in Tami, società proprietaria del 60% di Trieste Terminal Passeggeri. A margine dell'Italian Cruise Day, Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo della compagnia, ha confermato che sono in corso trattative

Trieste - Msc avrebbe acquistato la quota che Unicredit deteneva in Tami, società proprietaria del 60% di Trieste Terminal Passeggeri. A margine dell'Italian Cruise Day, Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo della compagnia, ha confermato che sono in corso trattative e al *Secolo XIX/TheMediTelegraph* risulta che l'operazione per l'acquisizione del 35% di Tami sarebbe già conclusa, come confermano fonti vicine al dossier. Il prossimo passo per la compagnia guidata da Gianluigi Aponte, è la riduzione parziale di quella quota per arrivare ad una percentuale di pari valore con l'altro socio, Costa Crociere. Cambierebbe così la compagine societaria di Ttp (il 40% è in mano all'Authority) che ora potrà essere sostenuto dai due principali player del mercato italiano. Il primo cliente rimane comunque Royal Caribbean, tramite la controllata Tui Cruises.

Vago (Clia): «Servono porti più moderni»

Trieste - L'executive Chairman di Msc: «Gli scali italiani devono diventare più produttivi e garantire servizi migliori ai passeggeri».

Trieste - «L'industria delle crociere è ancora "giovane", in piena espansione e ha per l'Italia prospettive di crescita molto interessanti. Il nostro Paese ha infatti un posizionamento unico al mondo quanto a patrimonio artistico, culturale e naturalistico, ed è dotato di 8.000 chilometri di coste: rappresenta quindi una delle mete più ambite per il turismo crocieristico internazionale, e non solo. È dunque di vitale importanza tenere costantemente acceso un faro sull'enorme valore che l'industria delle crociere rappresenta per l'economia nazionale». Lo ha detto, parlando oggi all'International Cruise Day di Trieste, Piefrancesco Vago, membro dell'executive board di Clia Europe, l'associazione internazionale degli operatori crocieristici, nonché Executive Chairman di Msc Cruises. «Dobbiamo tuttavia considerare» ha proseguito Vago «che se nel Dopoguerra l'Italia era la prima destinazione turistica a livello mondiale, oggi ha perso posizioni in classifica e si attesta solo al quinto posto, dopo Francia, Spagna, Stati Uniti e Cina. Per recuperare terreno, l'industria crocieristica rappresenta un'opportunità formidabile. **Ma per vincere questa sfida i nostri porti, i nostri terminal e le infrastrutture ad essi collegate devono modernizzarsi, diventare più produttivi e garantire servizi migliori ai passeggeri, per conquistare porzioni sempre più ampie di un mercato in crescita**. I porti non sono infatti solo un luogo di attracco, ma il primo punto di contatto dei crocieristi con il nostro Paese in ogni tappa del loro itinerario. Sono un vero e proprio biglietto da visita. Hanno quindi bisogno di dragaggi e lavori relativi alla navigazione, di fondali, banchine e terminal adeguati. Senza infrastrutture portuali e relativi retroporti, senza attività di supporto efficienti e funzionali, i porti italiani rischiano di rimanere isolati e scollegati dal resto del Paese. Anche la cantieristica merita particolare attenzione e investimenti. È un settore strategico in cui l'Italia ha un primato globale, ma rappresenta una leadership che va difesa e rafforzata. I cantieri navali – e tutto ciò che vi ruota intorno – sono infatti per l'Italia un incubatore di tecnologia irrinunciabile e un volano incredibile di sviluppo economico. **Ogni singolo euro investito in questo settore genera altri due euro e mezzo di ricaduta economica sull'intero territorio.**

Per riuscirci è indispensabile il supporto dell'intero sistema-Paese. Ed è necessario rafforzare le istituzioni finanziare che maggiormente sostengono questo settore, come Cassa Depositi e Prestiti, SACE e Simest. Siamo lieti che il Governo abbia individuato nella Blue Economy un asset strategico per l'Italia. È un riconoscimento del suo apporto decisivo all'economia. Come Clia siamo pronti a fornire il nostro contributo e a mettere a disposizione il nostro know-how per aiutare l'intero Paese a "salire a bordo" della nave dello sviluppo».

Crociere, la Liguria rimane prima in Italia. Genova al terzo posto

Trieste - Il capoluogo, con La Spezia e Savona, nel 2019 raggiungerà i 3 milioni di passeggeri.

Trieste - Con oltre 3 milioni di crocieristi movimentati nei propri porti, nel 2019 la Liguria si confermerà prima regione d'Italia per numero di imbarchi, sbarchi e transiti.
Genova terzo scalo crocieristico italiano(1,35 milioni, +32,1%), Savona quinto (885 mila, -1,3%), La Spezia settimo (700 mila, +48,9%).
Liguria prima regione d'Italia per numero di passeggeri movimentati, con oltre 3 milioni di imbarchi, sbarchi e transiti attesi nei 9 scali crocieristici attivi sul territorio.
Secondo i dati contenuti all'interno dell'Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca di riferimento per il comparto crocieristico a cura di Risposte Turismo, Genova terzo scalo crocieristico del Paese (1,35 milioni, +32,1% sulle previsioni di chiusura 2018), Savona al quinto posto (885 mila, -1,3% sulle previsioni di chiusura 2018), La Spezia al settimo (700 mila, +48,9% sulle previsioni di chiusura 2018). **Sono le previsioni per il traffico crocieristico 2019 comunicate oggi in occasione dell'ottava edizione di Italian Cruise Day, il forum sul comparto crocieristico in Italia in corso di svolgimento a Trieste.**

Il Secolo XIX

Crociere record nel 2019, Genova trainala Liguria

Sempre più passeggeri, regione prima meta nazionale: Monzani (Stazioni Marittime): «Ora servono più spazi»

Matteo MartinUZZi /TRIESTE La Liguria si conferma la regione numero uno per traffico crocieristico in Italia. È quanto emerge dall' Italian Cruise Day di Trieste. I porti della Spezia, Savona e Genova movimenteranno poco meno di tre milioni di passeggeri nel 2019.

Al vertice si trova il porto del capoluogo, con il nuovo record di 1,35 milioni di crocieristi previsti per l' anno prossimo, segnando un notevole incremento (+32,1%) rispetto al 2018: «Per noi è una grande soddisfazione dopo i mesi difficili che abbiamo passato a causa del problema strutturale alle banchine - spiega Edoardo Monzani, numero uno di Stazioni Marittime -. In nove mesi però abbiamo rimesso a posto Ponte Doria e oggi siamo di nuovo in grado di ospitare quattro navi da crociera in contemporanea, due di grandi dimensioni e due di medie. Vogliamo crescere ancora - aggiunge - ma ci troviamo di fronte ad un problema molto importante: nei fine settimana non abbiamo più spazio, e in futuro bisognerà pensare se spostare del traffico traghetti per avere nuovi accosti disponibili. Poi dobbiamo risolvere il problema dei fondali». L' obiettivo, continua Monzani, «è riuscire ad accogliere le nuove mega navi di Msc, e per questo servono i dragaggi, cosi arriveremo a creare corridoi con una profondità di almeno 11 metri».

Stazioni Marittime è in pressing sul' Autorità portuale e su possibili nuovi clienti: «Vo gliamo occupare di più nel corso della settimana le nostre banchine e per questo motivo abbiamo fatto una corte serrata a Norwegian Cruise: purtroppo le trattative non sono ancora andate a buon fine. Sarebbe un cliente ideale per riempirei buchi infra -settimanali». Altra nota lieta per Genova è il ritorno di Costa Crociere: «Siamo molto soddisfatti per il ritorno della compagnia che porterà in dote circa 100 mila passeggeri per 34 toccate - aggiunge Monza ni -.Stiamo adeguando i servizi di banchina a Ponte Doria che sarà la casa genovese di "Costa Fortuna" ogni venerdi.

Poi siamo stati premiati dalla Clia, l' associazione internazionale degli armatori del settore crociere, come "best italian port services" e Genova NAPOLI TALLONA GENOVA Civitavecchia rimane al vertice della classifica dei porti con 2,5 milioni di passeggeri previsti, seguita da Venezia con quasi 1,5 milioni: questo valore però potrebbe essere influenzato dall' applicazione del nuovo algoritmo sulle limitazioni al

traffico crocieristico. Il podio è poi chiuso da Genova che però è tallonata da Napoli che con 1,2 milioni di passeggeri ha fatto un balzo notevole (+12,6%).
In questo contesto di fiducia sul futuro del settore, Pierfrancesco Vago, numero uno di Msc Crociere, accende un faro sulle criticità ancora da risolvere degli scali italiani.
«L' industria crocieristica rappresenta un' opportunità for midabile per l' Italia. Ma per vincere questa sfida i nostri porti, i nostri terminal e le infrastrutture ad essi collegate devono modernizzarsi, diventare più produttivi e garantire servizi migliori ai passeggeri, per conquistare porzioni sempre più ampie di un mercato in crescita. Hanno quindi bisogno di dragaggi e lavori relativi alla navigazione, di fondali, banchine e terminal adeguati.
Senza infrastrutture portuali e relativi retroporti, senza attività di supporto efficienti e funzionali, i porti italiani rischiano di rimanere isolati e scollegati dal resto del Paese».
I principali porti italiani, come è emerso ieri dall' analisi di Italian Cruise Day, hanno in programma 200 milioni di euro di investimenti nel triennio di cui il 74% in infrastrutture.
-

IL Secolo XIX

CROCIERE DA RECORD, NEL 2019 IN LIGURIA 3 MILIONI DI PASSEGGERI

MARTINUZZI / PAGINA 16

I DATI DELL'ITALIAN CRUISE DAY

Crociere record nel 2019, Genova traina la Liguria

Sempre più passeggeri, regione prima meta nazionale: Monzani (Stazioni Marittime): «Ora servono più spazi»

Matteo Martinuzzi / TRIESTE

La Liguria si conferma la regione numero uno per traffico crocieristico in Italia. È quanto emerge dall'Italian Cruise Day di Trieste. I porti della Spezia, Savona e Genova movimenteranno poco meno di tre milioni di passeggeri nel 2019.

Al vertice si trova il porto del capoluogo, con il nuovo record di 1,35 milioni di crocieristi previsti per l'anno prossimo, segnando un notevole incremento (+32,1%) rispetto al 2018: «Per noi è una grande soddisfazione dopo i mesi difficili che abbiamo passato a causa del problema strutturale alle banchine - spiega Edoardo Monzani, numero uno di Stazioni Marittime -. In nove mesi però abbiamo rimesso a posto Ponte Doria e oggi siamo di nuovo in grado di ospitare quattro navi da crociera in contemporanea, due di grandi dimensioni e due di medie. Vogliamo crescere ancora - aggiunge - ma ci troviamo di fronte ad un problema molto importante: nei fine settimana non abbiamo più spazio, e in futuro bisognerà pensare se spostare del traffico traghetti per avere nuovi accosti disponibili. Poi dobbiamo risolvere il problema dei fondali». L'obiettivo, continua Monzani, «è riuscire ad accogliere le nuove mega navi di Msc, e per questo servono i dragaggi, così arriveremo a creare corridoi con una profondità di almeno 11 metri». Stazioni Marittime è in pressing sull'Autorità portuale e su possibili nuovi clienti: «Vogliamo occupare di più nel corso della settimana le nostre banchine e per questo motivo abbiamo fatto una corte serrata a Norwegian Cruise: purtroppo le trattative non sono ancora andate a buon fine. Sarebbe un cliente ideale per riempire i buchi infra-settimanali». Altra nota lieta per Genova è il ritorno di Costa Crociere: «Siamo molto soddisfatti per il ritorno della compagnia che porterà in dote circa 100 mila passeggeri per 34 toccate - aggiunge Monzani -. Stiamo adeguando i servizi di banchina a Ponte Doria che sarà la casa genovese di

"Costa Fortuna" ogni venerdì. Poi siamo stati premiati dalla Clia, l'associazione internazionale degli armatori del settore crociere, come "best italian port services" e Genova come migliore destinazione».

NAPOLI TALLONA GENOVA

Civitavecchia rimane al vertice della classifica dei porti con 2,5 milioni di passeggeri previsti, seguita da Venezia con quasi 1,5 milioni: questo valore però potrebbe essere influenzato dall'applicazione del nuovo algoritmo sulle limitazioni al traffico crocieristico. Il podio è poi chiuso da Genova che però è tallonata da Napoli che con 1,2 milioni di passeggeri ha fatto un balzo notevole (+12,6%).

In questo contesto di fiducia sul futuro del settore, Pierfrancesco Vago, numero uno di Msc Crociere, accende un faro sulle criticità ancora da risolvere degli scali italiani. «L'industria crocieristica rappresenta un'opportunità formidabile per l'Italia. Ma per vincere questa sfida i nostri porti, i nostri terminal e le infrastrutture ad essi collegate devono modernizzarsi, diventare più produttivi e garantire servizi migliori ai passeggeri, per conquistare porzioni sempre più ampie di un mercato in crescita. Hanno quindi bisogno di dragaggi e lavori relativi alla navigazione, di fondali, banchine e terminal adeguati. Senza infrastrutture portuali e relativi retroporti, senza attività di supporto efficienti e funzionali, i porti italiani rischiano di rimanere isolati e scollegati dal resto del Paese». I principali porti italiani, come è emerso ieri dall'analisi di Italian Cruise Day, hanno in programma 200 milioni di euro di investimenti nel triennio di cui il 74% in infrastrutture. —

Costa porterà 100 mila crocieristi a Genova nel 2019 LA PRESSE

INSIEME A COSTA

Msc punta alle quote del terminal di Trieste

TRIESTE

Msc avrebbe acquistato la quota che Unicredit deteneva in Tami, società proprietaria del 60% di Trieste Terminal Passeggeri. A margine dell'Italian Cruise Day, Pierfrancesco Vago, executive chariman della compagnia, ha confermato che sono in corso trattative e al *Secolo XIX*/*TheMediTelegraph* risulta che l'operazione per l'acquisizione del 35% di Tami sarebbe già conclusa, come confermano fonti vicine al dossier. Il prossimo passo per la compagnia guidata da Gianluigi Aponte, è la riduzione parziale di quella quota per arrivare ad una percentuale di pari valore con l'altro socio, Costa Crociere. Cambierebbe così la compagine societaria di Ttp (il 40% è in mano all'Authority) che ora potrà essere sostenuto dai due principali player del mercato italiano. Il primo cliente rimane comunque Royal Caribbean, tramite la controllata Tui Cruises. —

MAT.MART.

RISPOSTE TURISMO: conclusa con successo l'ottava edizione di Italian Cruise Day

TRIESTE – Si è conclusa con successo l'ottava edizione di Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento in Italia per il comparto crocieristico ideato e organizzato da Risposte Turismo, quest'anno in collaborazione con Trieste Terminal Passeggeri, tenutosi oggi presso la Stazione Marittima di Trieste.
Tra i messaggi principali emersi durante la giornata di lavori, la necessità di migliorare le infrastrutture a supporto della crocieristica, non solo a livello portuale, ma anche in termini di accessibilità e di intermodalità (porto-città e porto-aeroporto).
Inoltre, la crescente polarizzazione dell'offerta di navi di crociera, progettate per accogliere un numero sempre maggiore di passeggeri o, all'estremo opposto, per offrire esperienze diversificate per itinerari o per personalizzazione del servizio.
Infine, le grandi opportunità all'orizzonte per tutti gli attori della filiera crocieristica attiva in Italia, dalle compagnie ai cantieri, dai porti fino alle destinazioni turistiche toccate dagli itinerari in una fase d'oro per gli ordinativi di nuove navi.
Nel corso del forum sono stati inoltre evidenziati il ruolo da apripista della crocieristica, rispetto ad altri settori, su tematiche importanti quali il riciclo e, più in generale, la sostenibilità ambientale, e l'importanza per il futuro di una formazione professionale sempre più specializzata.
Attenzione infine alle leve utilizzate dagli agenti di viaggio per incentivare la clientela alla scelta del prodotto crociera, e al rapporto tra crocieristica e gestione dei flussi turistici.
"Alla sua ottava edizione – ha dichiarato Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo – il forum si è confermato appuntamento di lavoro, occasione di crescita e confronto per gli operatori. È il risultato non solo del coinvolgimento di relatori di prestigio quanto a realtà che rappresentano e cariche che ricoprono, ma dello stimolo che noi diamo loro, e che loro raccolgono, di dare vita ad un dibattito franco per affrontare i temi rilevanti e di attualità che guideranno l'evoluzione del comparto".
"Italian Cruise Day – ha proseguito di Cesare – non come vetrina per presentare prodotti e programmi ma occasione per evidenziare le priorità da seguire, sensibilizzare chi di dovere sulla rilevanza e le ricadute di questo comparto e affrontare e risolvere eventuali criticità. È con un pizzico di orgoglio che mi sento di poter dire che l'evoluzione della crocieristica italiana passa anche dall'Italian Cruise Day".
Il forum ha rappresentato anche quest'anno per gli oltre 200 partecipanti provenienti da tutta Italia uno spazio d'incontro, confronto e formazione sulle più importanti tematiche riguardanti il presente e il futuro della crocieristica nel nostro Paese, nonché un'occasione di business networking.
Nelle tavole rotonde che hanno animato il programma, coinvolgendo in più di un'occasione la folta platea di delegati presenti in sala, numerose sono state le tematiche affrontate dai relatori: dalle potenzialità del prodotto crociera agli investimenti effettuati e in programma da parte di compagnie e terminal, dalla costruzione degli itinerari croceristici alle relazioni all'interno della filiera di produzione, fino all'intermediazione del prodotto crocieristico, ai prodotti per la nave da crociera del futuro e alla gestione dei flussi turistici.
Come da tradizione del forum, nell'ambito di Italian Cruise Day sono stati inoltre assegnati il Premio di Laurea ICD (valore: 1.000 euro) e il Premio di Laurea Assoporti (valore: 500 euro), dedicati agli autori delle migliori tesi dedicate rispettivamente, alla produzione e/o al turismo crocieristico e alla portualità crocieristica.
Ad aggiudicarsi il Premio di Laurea ICD 2018 è stata Veronica Asta (Università degli Studi di Genova), con la tesi "Optimization models to design a new cruise itinerary: Costa Crociere case study".
Alessia Mazzocca (Università degli Studi di Napoli Parthenope) è stata invece la vincitrice del Premio di Laurea Assoporti, con la tesi "La misurazione dell'innovation service nei sistemi di accoglienza crocieristica: evidenze empiriche".
La consegna dei due riconoscimenti si è inserita all'interno di Spazio Giovani, l'insieme delle iniziative e delle attività che Risposte Turismo, nell'ambito di ogni edizione di Italian Cruise Day, dedica a giovani e studenti.
Ne fa parte, oltre ai due premi di laurea, anche Carriere@ICD, l'unico career day in Italia dedicato al settore crocieristico che anche quest'anno ha dato a 50 giovani desiderosi di intraprendere un percorso professionale in questo comparto la possibilità di svolgere una serie di incontri e di colloqui one to one con alcune delle più importanti aziende del comparto.
Ad incontrare i ragazzi negli spazi della Stazione Marittima di Trieste son state Costa Crociere, Dock & Discover, Dreamlines, Fincantieri, Intempo, Italian Host, Medov, MSC Crociere, Trieste Terminal Passeggeri, Trumpy Tours e Venezia Terminal Passeggeri.

"Trieste Terminal Passeggeri ed io personalmente – ha dichiarato Franco Napp, Amministratore Delegato Trieste Terminal Passeggeri – siamo stati lietissimi di avere potuto organizzare ed ospitare presso il nostro terminal l'Italian Cruise Day 2018. La crocieristica in Adriatico è oggi a un bivio in considerazione delle problematiche attinenti alla salvaguardia di Venezia. Non si può pensare infatti di poter organizzare degli itinerari in Adriatico senza avere un hub di riferimento nella sua pienezza operativa qual è oggi Venezia. Riteniamo che solo una forte azione di lobby nei confronti del Governo possa consentire di trovare una soluzione definitiva per Venezia. Consolidando Venezia si potrà dare certezza agli armatori che potranno pianificare senza sorprese gli itinerari adriatici. Se la crocieristica a Venezia verrà mantenuta e rafforzata, ne beneficerà l'intero bacino Adriatico con Trieste in primis".

Le voci di alcuni dei protagonisti del forum

Piefrancesco Vago – Member of the executive committee Clia Europe ed Executive Chairman di MSC Cruises"Per far crescere il turismo in maniera strutturata e rilanciare l'economia, l'Italia deve puntare sul settore crocieristico, investire nel campo delle infrastrutture, non solo portuali, e sostenere la cantieristica. L'industria crocieristica rappresenta per il nostro Paese un'opportunità formidabile, al pari della cantieristica, un settore nel quale abbiamo un primato globale che va difeso e rafforzato. Ma per farlo è indispensabile il supporto dell'intero sistema-Paese. Siamo lieti che il Governo abbia individuato nella Blue Economy un asset strategico per l'Italia, riconoscendone l'apporto decisivo al suo sistema economico-produttivo. Come Clia siamo pronti a fornire il nostro contributo e a mettere a disposizione il nostro know-how per aiutare l'intero Paese a "salire a bordo" della nave dello sviluppo".

Roberto Martinoli – Chairman Clia Italy

"L'Italia è al centro delle rotte mediterranee e resta tra le destinazioni più ambite del mondo, ma per sfruttare tutte le potenzialità deve sciogliere i nodi relativi a infrastrutture di collegamento, porti adeguati, burocrazia, troppe norme fiscali, come anche un problema di percezione. Il settore delle crociere è giovane e moderno, riesce a prevedere i flussi con anticipo, sviluppa navi sempre più ecologiche e pulite, un impatto economico positivo e diffuso, ma spesso è circondato da luoghi comuni e non supportato da un ecosistema di business ottimale e un'attenzione altalenale delle istituzioni."

Zeno D'Agostino – Presidente Assoporti

"È stato fatto un grande lavoro per i nostri porti dal punto di vista promozionale, considerato il peso del segmento crocieristico. L'Associazione si è adoperata per lo sviluppo dell'integrazione con le città. Anche se quest'ultimo non riguarda soltanto le crociere ma tutto il traffico e le attività connesse in ambito portuale, con le crociere si possono implementare delle utili attività di comunicazione sociale con i territori circostanti".

Massimo Brancaleoni – Senior Vice President World Wide Sales Costa Crociere

"Costa è da sempre impegnata nella valorizzazione del territorio italiano e del suo straordinario patrimonio culturale attraverso programmi specifici per i propri ospiti, ma il nostro impegno è quello di fare ancora molto di più. Abbiamo di fronte a noi una straordinaria opportunità da cogliere. L'industria crocieristica si appresta a vivere anni di avvincenti sfide e ambiziosi traguardi. L'Italia sta al centro dell'ecosistema crocieristico europeo. Località e porti italiani rappresentano asset chiave per qualificare in modo rilevante l'esperienza degli ospiti. Auspichiamo una sempre più stretta collaborazione tra autorità nazionali, locali, porti e compagnie di crociere per incrementare ulteriormente il contributo sociale ed economico della nostra industria a favore dell'intero Paese."

Leonardo Massa – Country Manager di MSC Crociere

"MSC Crociere si appresta a chiudere un anno di fortissima crescita sia a livello globale che nel mercato italiano. Al termine del 2018 nei soli porti italiani le nostre navi avranno movimentato più di 3 milioni di crocieristi, con un +16% rispetto all'anno scorso. Tutte le nostre navi, a partire da MSC Seaview che abbiamo battezzato a giugno, hanno fatto registrare il tutto esaurito in qualsiasi periodo dell'anno. Nel 2019 ci apprestiamo a battezzare altre due nuove ammiraglie, MSC Bellissima e MSC Grandiosa, che saranno entrambe posizionate nei porti italiani a testimonianza della centralità del mercato italiano per MSC Crociere e per l'intero settore. L'arrivo di queste 2 nuove unità ci consente di consolidare ulteriormente la nostra leadership in Europa e nel Mediterraneo, rafforzando al tempo stesso anche la nostra presenza in tutti i mari del mondo"

Silvio Ciprietti – Head of Sales Italy del Gruppo Royal Caribbean (RCL)
"L'Italia è al centro della strategia europea di Royal Caribbean, dove intendiamo continuare a investire confermando il nostro impegno sui porti di Roma e Venezia. Abbiamo, inoltre, rivisto completamente la nostra struttura sul territorio e oggi ci presentiamo con una nuova organizzazione, per essere in linea con le aspettative dei clienti e dei nostri business partner, a partire dalle agenzie di viaggi. Il profilo del crocierista si sta evolvendo verso una maggiore segmentazione e noi rispondiamo con un'offerta diversificata e sempre nel segno di un servizio eccellente. Il 2018 è stato per noi un anno straordinario con tre nuove navi per Royal Caribbean, Celebrity Cruises e Azamara Club Cruises e risultati oltre le aspettative: per il 2019 registriamo già un +20% sul prenotato 2018, con un'ottima performance del prodotto di lungo raggio Caraibi."
Maurizio Cergol – Senior Vice President Marketing and New Concept Development Fincantieri "Stiamo vivendo uno dei periodi più favorevoli del settore crocieristico, se non addirittura il più florido in assoluto. La competizione però andrà sicuramente inasprendosi nel prossimo futuro, con nuovi operatori che cercheranno di entrare nel mercato. Solamente attraverso il rafforzamento della struttura industriale, con un consolidamento sempre crescente, saremo in grado di continuare a competere con successo nel lungo periodo e a livello globale".
Pierluigi Portalupi – Head of Marine and Transport Generali Global Corporate & Commercial Italia
"Le innovazioni tecnologiche ed elettroniche di bordo unite alle crescenti dimensioni delle navi sono tra le principali sfide che cambiano il ruolo dell'assicuratore, sempre più partner dei clienti nell'affrontare i rischi connessi all'industry crocieristica. Con un'esperienza nel settore marittimo di quasi duecento anni Generali ha saputo affrontare con successo i cambiamenti storici avvenuti nel comparto fornendo sempre soluzioni innovative".

RISPOSTE TURISMO: al via a Trieste l'ottava edizione di Italian Cruise Day

TRIESTE – Presentata la nuova edizione di Italian Cruise Watch: nel 2019 record storico di passeggeri movimentati (11,85 milioni, +6,8%) negli scali crocieristici italiani.Il porto di Civitavecchia sempre più leader, l'incertezza pesa sullo scalo di Venezia.200 milioni di investimenti nei terminal crocieristici italiani previsti nel triennio 2019-2021.

Record storico di passeggeri movimentati (11,85 milioni, +6,8% sulle stime già positive di chiusura 2018) negli scali crocieristici italiani.

È la previsione per il 2019 contenuta all'interno della nuova edizione di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca presentato oggi da Francesco di Cesare – Presidente di Risposte Turismo – in apertura dell'ottava edizione Italian Cruise Day.

Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 34 porti crocieristici italiani (rappresentativi del 98% del traffico nazionale in movimento passeggeri e 87% toccate nave sul totale Italia), e che tiene conto di altri fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo tra cui i possibili cambi nel posizionamento delle navi durante la stagione, le condizioni meteomarine e l'occupazione media attesa delle navi.

Civitavecchia sempre più leader

Entrando nel merito dei singoli porti, Civitavecchia sarà sempre più leader della crocieristica nazionale con 2,56 milioni di passeggeri movimentati (+4,5% sulle stime di chiusura 2018): un passeggero su cinque, tra tutti quelli movimentati nei porti nazionali nel 2019, sarà passato nel porto laziale, che crescerà in particolare quanto ad imbarchi e sbarchi affermando il proprio doppio ruolo di home port e porto di transito.

L'incertezza pesa su Venezia

Alle sue spalle si conferma Venezia con 1,49 milioni di passeggeri movimentati (+1,4% sulle stime di chiusura 2018), una previsione che potrà però differire dal consuntivo in ragione delle modalità di applicazione dell'algoritmo di regolazione del traffico incluso nella nuova ordinanza della Capitaneria di Porto, i cui effetti sono ancora da comprendere nella loro interezza.

Possibile record storico per Genova, ai piedi del podio Napoli e Savona

Al terzo posto si posizionerà Genova che, qualora le previsioni fossero confermate (+32%), potrebbe raggiungere il proprio record assoluto di crocieristi movimentati, grazie soprattutto al forte incremento della presenza di MSC Crociere (con, tra l'altro, l'arrivo delle nuove unità MSC Bellissima e MSC Grandiosa), cui si aggiunge il ritorno di Costa Crociere con Costa Fortuna.

Ai piedi del podio Napoli, in virtù di 1,23 milioni di passeggeri movimentati attesi (+12,6%), in crescita come home port, e Savona, dove sono in corso importanti lavori di miglioramento delle infrastrutture, al quinto posto con 885 mila passeggeri movimentati attesi (-1,3%).

Liguria e crociere: un binomio vincente

La Liguria sarà al primo posto nella classifica regionale per passeggeri movimentati, e supererà la soglia dei 3 milioni laddove fossero confermate le previsioni relative ai tre principali scali crocieristici, Genova, Savona e La Spezia (per quest'ultima 700 mila passeggeri movimentati, + 48,9%), che si posizionano tra i primi 7 porti d'Italia.

Nuovi traguardi per la crocieristica nazionale e progetti europei in corso: 16,4 milioni di euro di budget

A fine 2019 saranno quattro le Autorità di Sistema Portuale con oltre un milione di crocieristi movimentati negli scali di propria competenza, al primo posto l'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale sia per passeggeri movimentati che toccate nave.

Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo il 2019 vedrà confermate le prime tre posizioni stimate a fine 2018, con Civitavecchia a guidare questa classifica (827 toccate, +7%) davanti a Venezia (530, +7%) e Napoli (445, +17%).

Tra gli altri scali spiccano le variazioni di traffico attese a Catania e La Spezia, che registreranno nel 2019 numeri in decisa crescita rispetto alle già positive performance della corrente stagione.

Francesco di Cesare – Presidente di Risposte Turismo – ha dichiarato: "Dopo molti anni di attesa si sposta sui 12 milioni di passeggeri movimentati nei porti italiani il nuovo traguardo a cui guardare per Governo e Ministeri competenti, Amministrazioni Pubbliche, compagnie di crociera, porti e altri operatori, nel fare programmi, decidere investimenti, impostare strategie. Un nuovo livello di traffico che dovrebbe crescere ulteriormente nel medio lungo termine, stando alle opinioni e indicazioni dei manager e responsabili del traffico di oltre 40 scali crocieristici così come delle compagnie maggiormente attive sul territorio nazionale".

Italian Cruise Watch ha inoltre analizzato anche quest'anno molti altri aspetti del comparto crocieristico.

Tra essi, un'analisi aggiornata della portualità crocieristica in Italia, identificando 49 strutture dedicate alla gestione della movimentazione dei passeggeri (terminal), descrivendo le composizioni societarie di 22 soggetti gestori degli scali, illustrando gli interventi a supporto del comparto negli oltre 60 porti crocieristici italiani, ed inoltre presentando 5 progetti europei in corso con ricadute anche sulla crocieristica nazionale per oltre 16,4 milioni di euro di budget.
Dal report di ricerca di Risposte Turismo emerge come l'84% dei porti non abbia intenzione di modificare le tariffe di accosto per le navi da crociera attualmente applicate, e come il peso del traffico crocieristico sul totale del traffico passeggeri via mare continui a crescere (47% la media prevista per il 2018 contro il 44% del 2017).
Terminal crocieristici: 200 milioni di euro di investimenti previsti nel triennio 2019-2021
Per quanto riguarda gli investimenti sui terminal crocieristici, gli scali nazionali hanno in programma circa 200 milioni di euro nel triennio 2019-2021, di cui il 74% in infrastrutture.
Con riferimento all'analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2018 il porto con la più ampia varietà del portafoglio clienti sarà Civitavecchia, seguita da Livorno e da Venezia.
Oltre 200 operatori all'apertura del forum
Italian Cruise Day, in questa edizione organizzato in partnership con Trieste Terminal Passeggeri, si è aperto questa mattina presso il Magazzino 42 della Stazione Marittima di Trieste con un keynote speech di Pierfrancesco Vago – Member of the executive committee CLIA Europe, a cui sono seguiti i saluti istituzionali di Fabio Scoccimarro – Assessore all'Ambiente ed Energia, Regione Friuli Venezia Giulia e Maurizio Bucci – Assessore al Turismo Comune di Trieste e Luca Sancilio – Comandante Capitaneria di Porto di Trieste e gli interventi di apertura di Zeno D'Agostino – Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale e Presidente Assoporti, Roberto Martinoli – Chairman CLIA Italy e Airam Diaz Pastor – Presidente MedCruise. L'ottava edizione di Italian Cruise Day, realizzata con il supporto di CLIA Europe, ha ottenuto il patrocinio di Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali e del turismo, Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e MedCruise.

Crociere, Civitavecchia mantiene il record in Italia

Il 2019 sarà un anno da record con 12 milioni di passeggeri. La previsione contenuta nell'ultimo Rapporto Italian Cruise Watch, presentato a Trieste da Francesco di Cesare - presidente di Risposte Turismo – in occasione dell'ottava apertura Italian Cruise Day

CIVITAVECCHIA - Il 2019 sarà un anno record per l'industria crocieristica italiana: si prevedono quasi 12 milioni di passeggeri "movimentati" (imbarchi, sbarchi, transiti), per l'esattezza 11,85 milioni, pari a un +6,8% rispetto al 2018.

È la previsione contenuta nell'ultimo Rapporto Italian Cruise Watch, presentato a Trieste da Francesco di Cesare – presidente di Risposte Turismo – in occasione dell'ottava apertura Italian Cruise Day. Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 34 porti crocieristici italiani. Anche nel 2019 Civitavecchia si confermerà il porto leader della crocieristica nazionale con 2,56 milioni di passeggeri movimentati (+4,5% sulle stime di chiusura 2018), davanti a Venezia (1,49 milioni di passeggeri previsti) e Genova (1,35 milioni, +32% grazie all'arrivo di nuove unità di Msc e al ritorno di Costa Crociere). Quarto Napoli con 1,23 milioni (+12,6%), quinto è Savona, dove sono in corso importanti lavori di miglioramento delle infrastrutture (885 mila passeggeri, -1,3%).

Messaggero Marittimo

Livorno sesto scalo crocieristico d'Italia

Con 820 mila passeggeri movimentati

TRIESTE – Toscana sesta regione d'Italia per numero di passeggeri movimentati nei propri porti crocieristici. A livello di singoli porti, analizzati all'interno della nuova edizione dell'Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca di riferimento per il comparto crocieristico curato da Risposte Turismo, Livorno ancora in crescita con una previsione di 820 mila passeggeri movimentati (+ 3,1% sul 2018) e 396 toccate nave (+ 11,2% sul 2019).
Un risultato che posiziona lo scalo al sesto posto nella classifica dei principali porti crocieristici italiani, e che a fine 2019 potrebbe essere ulteriormente ritoccato verso l'alto, avvicinandosi al record storico di un milione di passeggeri movimentati registrato nel 2012, grazie alla presenza di numerose compagnie tra cui il gruppo Norwegian Cruise Line che sarà il primo cliente di Porto Livorno 2000.
Sono le previsioni per il 2019 comunicate oggi in occasione dell'ottava edizione di Italian Cruise Day, il forum sul comparto crocieristico in Italia ideato e organizzato da Risposte Turismo in corso a Trieste.
Da segnalare come, nelle analisi contenute all'interno dell'Italian Cruise Watch 2018, lo scalo di Livorno è il primo in Italia per numero di banchine per navi da crociera (9) e concentrerà a fine 2019 oltre il 90% del traffico crocieristico regionale.
Per quanto riguarda invece il traffico crocieristico negli altri porti toscani, le proiezioni aggiornate 2018 mostrano una stabilità per Portoferraio (30.000 passeggeri movimentati) e una crescita sia per Marina di Carrara sia per Piombino.
Significativa infine l'esperienza di PortArgentario – anche quest'anno mostrata all'interno di la Casa dei Porti Crocieristici, la vetrina e spazio informativo del forum a disposizione dei terminal per illustrare i propri risultati, i lavori in essere ed i progetti per il futuro – che nel muovere i suoi passi nel settore ripone grande attenzione all'entroterra con il coinvolgimento di realtà pubbliche e private per la valorizzazione del territorio. Confermati anche nel 2019 circa venti approdi di navi luxury negli scali di Porto Ercole e Porto Santo Stefano, entrambi facenti parte dell'iniziativa PortArgentario.
"La Toscana – ha dichiarato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo – non solo grazie a Livorno conferma la sua consistente presenza all'interno del gruppo di regioni italiane interessate dal traffico crocieristico. È conosciuta, però, la forza attrattiva di questa destinazione, capace di annoverare al proprio interno mete tra le più note e desiderate da parte dei turisti internazionali. Proprio per questa ragione l'obiettivo, anche dal punto di vista di incoming crocieristico, può e deve essere più ambizioso, un obiettivo tanto quantitativo – e quindi di navi e passeggeri nei porti della regione – quanto qualitativo, agendo sull'organizzazione dell'offerta locale per attirare e trattenere i crocieristi anche nei centri al momento meno noti, e tutti da scoprire, che la Toscana può vantare".

Italian Cruise: Livorno nella top ten

Porto di Livorno 2000 festeggia la posizione di leadership nel mercato delle crociere nel Mare Nostrum

LIVORNO: Al rientro dall'Italian Cruise Day, il più importante evento della crocieristica in Italia che quest'anno si è svolta a Trieste, Porto di Livorno 2000 torna con un doppio risultato: Livorno, con la chiusura del 2018 a 795 mila passeggeri, si guadagna il 10° posto nella top ten dei primi porti crocieristici del Mediterraneo, piazzandosi dopo Barcellona, Civitavecchia e Palma di Maiorca, nelle prime tre posizioni e dopo Marsiglia, Venezia, Pireo, Napoli, Genova e Savona. Conseguentemente Livorno si attesta al 6° posto tra i Porti Italiani. Sempre durante l'Italian Cruise day, l'altro significativo risultato è quello che ha visto il porto di Livorno qualificarsi nelle nominations che CLIA (Cruise Line International Association) ha riconosciuto come "Best Italian Cruise Destination 2018", ovvero come Porto che ha saputo al meglio coordinare e collaborare con i tour operator delle navi da crociera e con le stesse compagnie per la promozione della destinazione Livorno e del territorio. "Si tratta di un riconoscimento molto importante per noi – commenta il Presidente Luciano Guerrieri – che premia l'intenso lavoro che in questi anni è stato svolto nel settore del marketing territoriale insieme alla Regione Toscana, guadagnandosi reputazione nei confronti dei tour operator e delle Compagnie che hanno iniziato ad inserire nuovi itinerari sulla città e sul territorio".
A tutto questo si deve aggiungere il programma di investimenti che il Terminal Passeggeri di Livorno sta portando avanti per la crescita del traffico crocieristico del porto, che nel 2019 registrerà un + 3,1% per i passeggeri e un + 11,2% sugli scali rispetto al 2018. La programmazione degli scali in atto rileva per il 2019 un valore assoluto di 820 mila passeggeri basato su una stima dei cosiddetti "lowers berths" ovvero la capacità minima delle navi e che perciò fa sperare in una crescita ulteriore di questo dato a consuntivo.
Questo risultato dipende da molti fattori che vanno dal miglioramento dei servizi operativi alle navi da crociera, all'accoglienza dei passeggeri ed agli interventi sulle strutture in attesa della realizzazione completa del Piano Regolatore.
Nel corso della giornata intensa di lavori a Trieste, segnaliamo un intervento molto incisivo di un rappresentante di una Cruise Line in cui, riferendosi alla pubblicazione dei dati dell'impatto economico del crocierismo sui territori (dato consolidato a fine 2017), ha sottolineato il valore della sostenibilità sociale legato a questo tipo di traffico che vede l'Italia in testa tra le nazioni europee per spese dirette del crocierismo (euro 5,463 miliardi) e posti di lavoro (119 mila per un totale di 3,7 miliardi di salari).
Porto di Livorno 2000 S. r. l. Terminal Crociere Piazzale dei Marmi 57123 Livorno (Italy)
ph. +39 0586 202901 fax +39 0586 892209
info@portolivorno2000. it – www. portolivorno2000. it
R. E. A. 109358 – Reg. Imp. Cod. Fisc. E Part. Iva 01203680499 – Cap. Soc. €2.800.000,00 i. v.
Questi numeri, come ha ricordato l'armatore, spingono alla necessità di una maggiore sensibilità politica ed istituzionale delle amministrazioni locali rivolta al turismo proveniente dal mare e di una comunicazione più efficace per far comprendere alle comunità il valore delle crociere.

Porti della Sicilia occidentale: un ottimo 2018

20 ottobre 2018 - Per l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale il 2018 è un anno da incorniciare per le crociere con un aumento nel porto di Palermo del 26% rispetto al 2017 e quasi 600 mila crocieristi sbarcati dalle navi delle più prestigiose compagnie. Secondo i dati comunicati oggi a Trieste durante l'ottava edizione dell'Italian Cruise Day, il porto siciliano risale di tre posizioni rispetto allo scorso anno e rientra tra i primi venti scali del Mediterraneo, piazzandosi al 16° posto. Nel corso del 2018 si è registrata la novità positiva di Termini Imerese che ha visto sbarcare un migliaio di crocieristi, e anche Trapani e Porto Empedocle hanno vissuto mesi soddisfacenti aumentando, sotto l'Autority, il loro traffico.

Alla crescita dei passeggeri è corrisposto un lavoro costante e frenetico per colmare il ritardo sia dal punto di vista infrastrutturale che ricettivo, avviando nei quattro porti del network una profonda azione di riqualificazione. Spiega il presidente Pasqualino Monti:

> "Siamo davvero molto soddisfatti del risultato ottenuto nel 2018 ma al tempo stesso, avendo lanciato una seria opera di rinnovamento, non sarà facile, a causa degli improcrastinabili lavori nel cuore dello scalo palermitano, mantenere lo stesso livello di crocieristi nel 2019. C'è però la previsione di un aumento di navi a Trapani, porto scelto anche da Costa, mentre rimangono costanti i numeri di Termini Imerese e Porto Empedocle".

E' tutto il network della Sicilia occidentale a essere oggetto di importanti interventi che ne stravolgeranno i lineamenti.

A Palermo nessuna commistione tra crociere e merci sopravvivrà al nuovo assetto interno: i camion saranno concentrati nell'area nord, mentre il lato sud sarà dedicato ai passeggeri. E mentre si lavora alla stazione marittima esistente per preparare il porto alla sfida del 2020, inizia il primo stralcio del progetto di riqualificazione, risultato del concorso di idee bandito quest'anno: coinvolti il Varco Amari – che diventerà un'area verde a contatto con la città - e il molo Piave, privato dall'ingombrante presenza dei silos, dove comincerà a crescere il nuovo terminal multipurpose.

crescita esponenziale delle crociere, al via importanti lavori

Porti, un ottimo 2018 in Sicilia occidentale

Palermo. Per l' Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale il 2018 è un anno da incorniciare per le crociere, con un aumento nel porto di Palermo del 26% rispetto al 2017 e quasi 600 mila crocieristi. Secondo i dati comunicati ieri a Trieste nell' ottava edizione dell'"Italian Cruise Day", il porto siciliano risale di tre posizioni e rientra tra i primi 20 scali del Mediterraneo, piazzandosi al 16° posto. Nel 2018 si è registrata la novità positiva di Termini Imerese, che ha visto sbarcare un migliaio di crocieristi, e anche Trapani e Porto Empedocle hanno vissuto mesi soddisfacenti aumentando, sotto l' Autority, il loro traffico.

C' è stato un lavoro costante per colmare il ritardo dal punto di vista infrastrutturale e ricettivo, avviando nei quattro porti una profonda riqualificazione. Spiega il presidente Pasqualino Monti: «Siamo molto soddisfatti, ma con questa seria opera di rinnovamento non sarà facile, a causa dei lavori nel cuore dello scalo palermitano, mantenere lo stesso livello di crocieristi nel 2019. C' è però la previsione di un aumento di navi a Trapani, porto scelto anche da Costa, e rimangono costanti i numeri di Termini e Porto Empedocle».

È tutto il network della Sicilia occidentale a essere oggetto di importanti interventi. A Palermo nessuna commistione tra crociere e merci sopravviverà: i camion saranno concentrati nell' area Nord, mentre il lato Sud sarà dedicato ai passeggeri. E mentre si lavora alla stazione marittima per preparare il porto alla sfida del 2020, inizia il primo stralcio del progetto di riqualificazione: coinvolti il Varco Amari - che diventerà un' area verde a contatto con la città - e il molo Piave, privato dall' ingombrante presenza dei silos, dove comincerà a crescere il nuovo terminal multipurpose. Altro intervento riguarda il molo Trapezoidale: l' area verrà liberata dai cantieri, riqualificata, in accordo con le previsioni del Prp, e destinata a spazio leisure e al diporto. Pronto il progetto esecutivo per i dragaggi al bacino Crispi 3: porteranno la profondità a -12 per l' attracco delle navi di grandi dimensioni. A Termini si riparte coi lavori sul molo di sopraflutto e di sottoflutto, propedeutici al dragaggio per un fondale a -10 e all' incremento del traffico commerciale coi collegamenti per il Centro e Nord Italia, senza perdere d' occhio le crociere. Studi propedeutici al Prp e dragaggi sono previsti a Trapani e Porto Empedocle.

Nel primo rifarà il look la stazione marittima e nascerà un nuovo terminal per l' accoglienza dei passeggeri in partenza per le Egadi e Pantelleria, mentre i dragaggi coinvolgeranno il canale di accesso al bacino fino alla banchina Garibaldi che verrà rettificata. Nel secondo partiranno i lavori di manutenzione e la progettazione di una piccola stazione marittima.

I dati all'«Italian cruise day»

Un anno record per il porto: arrivi cresciuti del 26%

Quasi 600 mila i crocieristi Primi sbarchi pure a Termini

Per l' Autorità portuale della Sicilia occidentale il 2018 è un anno da incorniciare per le crociere con un aumento nel porto di Palermo del 26% rispetto al 2017 e quasi 600 mila crocieristi sbarcati dalle navi delle più prestigiose compagnie.

Secondo i dati comunicati ieri a Trieste durante l' ottava edizione dell'«Italian Cruise Day», il porto siciliano risale di tre posizioni rispetto allo scorso anno e rientra tra i primi venti scali del Mediterraneo, piazzandosi al 16° posto.

Nel corso del 2018 si è registrata la novità positiva di Termini Ime rese che ha visto sbarcare un migliaio di crocieristi, e anche Trapani e Porto Empedocle hanno vissuto mesi soddisfacenti aumentando, sotto l' Autority, il loro traffico.

Alla crescita dei passeggeri è corrisposto un lavoro costante e frenetico per colmare il ritardo sia dal punto di vista infrastrutturale che ricettivo, avviando nei quattro porti del network una profonda azione di riqualificazione. Spiega il presidente Pasqualino Monti: «Siamo davvero molto soddisfatti del risultato ottenuto nel 2018 ma al tempo stesso, avendo lanciato una seria opera di rinnovamento, «Siamo molto soddisfatti ma abbiamo lanciato un serio rinnovamento e sarà difficile mantenere questi numeri con i lavori nel cuore dello scalo» Pasqualino Monti non sarà facile, a causa degli im procrastinabili lavori nel cuore dello scalo palermitano, mantenere lo stesso livello di crocieristi nel 2019. C' è però la previsione di un aumento di navi a Trapani, porto scelto anche da Costa, mentre rimangono costanti i numeri di Termini Imerese e Porto Empedocle».

È tutto il network della Sicilia occidentale a essere oggetto di importanti interventi che ne stravolgeranno i lineamenti. A Palermo nessuna commistione tra crociere e merci sopravvivrà al nuovo assetto interno: i camion saranno concentrati nell' area nord, mentre il lato sud sarà dedicato ai passeggeri. E mentre si lavora alla stazione marittima esistente per preparare il porto alla sfida del 2020, inizia il primo stralcio del progetto di riqualificazione, risultato del concorso di idee bandito quest' anno: coinvolti il Varco Amari - che diventerà un' area verde a contatto con la città - e il molo Piave, privato dall' ingombrante presenza dei silos, dove comincerà a crescere il nuovo terminal multipurpose. Altro intervento fondamentale riguarda il molo Trapezoidale che sarà anch' esso rivoltato. Più in particolare, l' area verrà

liberata dai cantieri, riqualificata, in accordo con le previsioni del Prp, e destinata a spazio leisure e alla nautica da diporto. Pronto il progetto esecutivo anche per i dragaggi previsti al bacino Crispi 3: porteranno la profondità a -12 per permettere l' attracco delle navi di grandi dimensioni.
A Termini Imerese si riparte con i lavori sul molo di sopraflutto e di sottoflutto, propedeutici alle operazioni di dragaggio per un fondale a - 10 metri e all' incremento del traffico commerciale con i collegamenti per il centro e nord Italia, pur senza perdere d' occhio la crocieristica. Studi propedeutici al Piano regolatore portuale e dragaggi sono previsti anche a Trapani e Porto Empedocle.

Corriere Marittimo

Trieste, Italian Cruise Day: Sostenibilità sociale ed ambientale del crocierismo

In svolgimento a Trieste l'VIII° edizione di Italian Cruise Day, il Forum di riferimento per il comparto crocieristico in Italia, Previsioni per il 2019: Continuerà la crescita anche il prossimo anno, fino a raggiungere i 12 milioni di passeggeri movimentati.

di Massimo Bernardo

TRIESTE- L'Unione fa la forza? Al contrario di Venezia, Trieste, all'Italian Cruise Day, lancia la sua sfida con la grande forza di un'incommensurabile sinergia tra enti pubblici e privati ma, soprattutto con il calore e l'ospitalità dei cittadini della così detta "Montecarlo dell'Adriatico". Dunque è una squadra pronta a recuperare gran parte di quel traffico dei disastrosi effetti del decreto Clini-Passera, dirotta e probabilmente potrebbe ancora dirottare le sue prue sul terminal triestino strategicamente posizionato al centro della Mitteleuropa.

In apertura dei lavori, dopo la brillante introduzione dell'organizzatore dell'evento Francesco Di Cesare, è stato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico Nord Orientale, **Zeno D'Agostino**, a ricordare come **il mondo delle crociere appartenga all'economia del bello** dall'artigianato, all'architettura, all'enogastronomia ecc. "*Noi abbiamo delle peculiarità che altri paesi non hanno, per esempio la capacità di integrare il porto alla città. E' questa un'economia intoccabile*"- ha concluso il presidente- *"che va a ricostruita tenendo ben presente i suoi fondamentali: il fattore umano e la cultura*".

Due sostanzialmente i problemi da affrontare: quello della **sostenibilità sociale** e quello della **sostenibilità ambientale. E' proprio su questi temi** in primis che interessano il secondo porto italiano, dopo Civitavecchia, Venezia con il suo 1 milione 460 mila crocieristi (-9%), **che si è articolata l'ottava Italian Cruise Day organizzato da Risposte e Turismo che ha visto la partecipazione dei più bei nomi dello shipping da PierFrancesco Vago per Clia Europe al presidente di MedCruise Airam Diaz Pastor.**

Prossima edizione a Cagliari dove **probabilmente si potranno verificare i tanti progetti annunciati a Triestema**, soprattutto, **lo stato dell'arte nell'organizzazione dei vari terminal dedicati al cruising dei porti italiani**, nonché i cospicui **investimenti** che tante **compagnie di navigazione hanno annunciato a Trieste**, e che stanno operando in termini da una parte di sostenibilità ambientale e dall'altra nelle risposte che l'industria della crociera saprà dare al suo pubblico nel paese leader per imbarchi e sbarchi in termini di desideri, preferenze ecc. Dunque in quella cultura del bello auspicata dal presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, anche perché l'asticella delle **previsioni per il 2019 tende ad alzarsi fino a raggiungere i 12 milioni di passeggeri movimentati.** Dovrebbero ancora essere 4 porti capaci di superare il milione di passeggeri (Civitavecchia, Venezia, Genova e Napoli) e 14 porti sopra la soglia dei centomila grazie a toccate che invece dovrebbero restare stabili o in lievissimo aumento dello 0,3%.

Terminal crociere, in tre anni 200 milioni di Investimenti

Da quest'anno si torna a crescere con i passeggeri a bordo delle navi. Ancora di più nel 2019. I dati di Risposte Turismo

Sono 49 i terminal crocieristici italiani e sono gestiti da 22 soggetti. Nei prossimi tre anni, tra il 2019 e il 2021, spenderanno circa 200 milioni in investimenti, di cui tre quarti in infrastrutture. Lo rende noto Risposte Turismo che venerdì, a Trieste, nel corso del suo forum annuale (Italian Cruise Day), ha raccontato una realtà, quella crocieristica, che torna a macinare passeggeri.
L'anno prossimo saranno 11,85 milioni i passeggeri a bordo delle cruiser che sbarcheranno nei porti nostrani, in crescita del 6,8 per cento sulle stime - già positive – del 2018, tenendo presente che negli ultimi anni si è assistito a un leggero calo complessivo. Dati più ottimisti di Cemar, raccogliendo i dati di 34 porti italiani, praticamente la totalità (98%) del traffico crocieristico nazionale e l'87 per cento delle toccate nave. «Dopo molti anni di attesa, si sposta sui 12 milioni di passeggeri movimentati nei porti italiani il nuovo traguardo a cui guardare per governo e ministeri competenti, amministrazioni pubbliche, compagnie di crociera, porti e altri operatori. Nel fare programmi, decidere investimenti, impostare strategie», commenta Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo.
2019: podio porti crocieristici per passeggeri movimentati
Civitavecchia 2,56 milioni (+4,5%)
Venezia 1,49 milioni (+1,4%)
Genova 1,3 milioni circa (+30% circa)

Ai piedi del podio, in forte crescita, il porto di Napoli con 1,23 milioni di passeggeri (+12,6%), e Savona, dove sono in corso lavori di miglioramento delle infrastrutture con 885 mila passeggeri movimentati attesi (-1,3%).
2019 porti crocieristici per toccate nave
Civitavecchia 827 (+7%)
Venezia 530 (+7%)
Napoli 445 (+17%)
Un passeggero su cinque passa per Civitavecchia, che crescerà in particolare quanto a imbarchi e sbarchi affermando il proprio doppio ruolo di home port e porto di transito. Venezia è sempre seconda ma pesa l'incognita delle nuove disposizioni di traffico della Capitaneria. Genova potrebbe battere il suo record storico superando il milione di passeggeri, grazie all'incremento della presenza di MSC Crociere (con, tra l'altro, l'arrivo delle nuove unità MSC Bellissima e MSC Grandiosa), cui si aggiunge il ritorno di Costa Crociere con Costa Fortuna.Catania e La Speziasaranno tra i porti che cresceranno di più.
Nel 2019 la prima regione d'Italia per traffico passeggeri sarà la Liguria che supererà la soglia dei 3 milioni di passeggeri - La Spezia dovrebbe raggiungere i 700 mila passeggeri movimentati crescendo di ben il 48,9 per cento.
A fine 2019 saranno quattro le Autorità di sistema portuale che movimenteranno un milione di crocieristi. La prima è quella del Tirreno Centro-Settentrionale (Civitavecchia).

Trieste:presentata l' 8^ edizione di Italian Cruise Day,il forum di riferimento per il comparto crocieristico in Italia

Presentata la nuova edizione di Italian Cruise Watch: nel 2019 record storico di passeggeri movimentati (11,85 milioni, +6,8%) negli scali crocieristici italiani. Il porto di Civitavecchia sempre più leader, l' incertezza pesa sullo scalo di Venezia. 200 milioni di investimenti nei terminal crocieristici italiani previsti nel triennio 2019-2021. Record storico di passeggeri movimentati (11,85 milioni, +6,8% sulle stime già positive di chiusura 2018) negli scali crocieristici italiani. È la previsione per il 2019 contenuta all' interno della nuova edizione di Italian Cruise Watch, il rapporto di ricerca presentato oggi da Francesco di Cesare - Presidente di Risposte Turismo - in apertura dell' ottava edizione I talian Cruise Day . Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 34 porti crocieristici italiani (rappresentativi del 98% del traffico nazionale in movimento passeggeri e 87% toccate nave sul totale Italia), e che tiene conto di altri fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo tra cui i possibili cambi nel posizionamento delle navi durante la stagione, le condizioni meteomarine e l' occupazione media attesa delle navi. Civitavecchia sempre più leader Entrando nel merito dei singoli porti, Civitavecchia sarà sempre più leader della crocieristica nazionale con 2,56 milioni di passeggeri movimentati (+4,5% sulle stime di chiusura 2018): un passeggero su cinque, tra tutti quelli movimentati nei porti nazionali nel 2019, sarà passato nel porto laziale, che crescerà in particolare quanto ad imbarchi e sbarchi affermando il proprio doppio ruolo di home port e porto di transito. L' incertezza pesa su Venezia Alle sue spalle si conferma Venezia con 1,49 milioni di passeggeri movimentati (+1,4% sulle stime di chiusura 2018), una previsione che potrà però differire dal consuntivo in ragione delle modalità di applicazione dell' algoritmo di regolazione del traffico incluso nella nuova ordinanza della Capitaneria di Porto, i cui effetti sono ancora da comprendere nella loro interezza. Possibile record storico per Genova, ai piedi del podio Napoli e Savona Al terzo posto si posizionerà Genova che, qualora le previsioni fossero confermate (+32%), potrebbe raggiungere il proprio record assoluto di crocieristi movimentati, grazie soprattutto al forte incremento della presenza di MSC Crociere (con, tra l' altro, l' arrivo delle nuove unità MSC Bellissima e MSC Grandiosa), cui si aggiunge il ritorno di Costa Crociere con Costa Fortuna. Ai piedi del podio

Napoli, in virtù di 1,23 milioni di passeggeri movimentati attesi (+12,6%), in crescita come home port, e Savona, dove sono in corso importanti lavori di miglioramento delle infrastrutture, al quinto posto con 885 mila passeggeri movimentati attesi (-1,3%). Liguria e crociere: un binomio vincente La Liguria sarà al primo posto nella classifica regionale per passeggeri movimentati, e supererà la soglia dei 3 milioni laddove fossero confermate le previsioni relative ai tre principali scali crocieristici, Genova, Savona e La Spezia (per quest' ultima 700 mila passeggeri movimentati, + 48,9%), che si posizionano tra i primi 7 porti d' Italia. Nuovi traguardi per la crocieristica nazionale e progetti europei in corso: 16,4 milioni di euro di budget A fine 2019 saranno quattro le Autorità di Sistema Portuale con oltre un milione di crocieristi movimentati negli scali di propria competenza, al primo posto l' AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale sia per passeggeri movimentati che toccate nave. cliccare per ingrandire Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo il 2019 vedrà confermate le prime tre posizioni stimate a fine 2018, con Civitavecchia a guidare questa classifica (827 toccate, +7%) davanti a Venezia (530, +7%) e Napoli (445, +17%). Tra gli altri scali spiccano le variazioni di traffico attese a Catania e La Spezia, che registreranno nel 2019 numeri in decisa crescita rispetto alle già positive performance della corrente stagione. Francesco di Cesare - Presidente di Risposte Turismo - ha dichiarato: "Dopo molti anni di attesa si sposta sui 12 milioni di passeggeri movimentati nei porti italiani il nuovo traguardo a cui guardare per Governo e Ministeri competenti, Amministrazioni Pubbliche, compagnie di crociera, porti e altri operatori, nel fare programmi, decidere investimenti, impostare strategie. Un nuovo livello di traffico che dovrebbe crescere ulteriormente nel medio lungo termine, stando alle opinioni e indicazioni dei manager e responsabili del traffico di oltre 40 scali crocieristici così come delle compagnie maggiormente attive sul territorio nazionale". Italian Cruise Watch ha inoltre analizzato anche quest' anno molti altri aspetti del comparto crocieristico. Tra essi, un' analisi aggiornata della portualità crocieristica in Italia, identificando 49 strutture dedicate alla gestione della movimentazione dei passeggeri (terminal), descrivendo le composizioni societarie di 22 soggetti gestori degli scali, illustrando gli interventi a supporto del comparto negli oltre 60 porti crocieristici italiani, ed inoltre presentando 5 progetti europei in corso con ricadute anche sulla crocieristica nazionale per oltre 16,4 milioni di euro di budget. Dal report di ricerca di Risposte Turismo emerge come l' 84% dei porti non abbia intenzione di modificare le tariffe di accosto per le navi da crociera attualmente applicate, e come il peso del traffico crocieristico sul totale del traffico passeggeri via mare continui a crescere (47% la media prevista per il 2018 contro il 44% del 2017). cliccare per ingrandire Terminal crocieristici: 200 milioni di euro di investimenti previsti nel triennio 2019-2021 Per quanto riguarda gli investimenti sui terminal crocieristici, gli scali nazionali hanno in programma circa 200 milioni di euro nel triennio 2019-2021, di cui il 74% in infrastrutture. Con riferimento all' analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2018 il porto con la più ampia varietà del portafoglio clienti sarà Civitavecchia, seguita da Livorno e da Venezia. Oltre 200 operatori all' apertura del forum Italian Cruise Day, in questa edizione organizzato in partnership con Trieste Terminal Passeggeri, si è aperto questa mattina presso il Magazzino 42 della Stazione Marittima di Trieste con un keynote speech di Pierfrancesco Vago - Member of the executive committee CLIA Europe, a cui sono seguiti i saluti istituzionali di Fabio Scoccimarro - Assessore all' Ambiente ed Energia, Regione Friuli Venezia Giulia e Maurizio Bucci - Assessore al Turismo Comune di Trieste e Luca Sancilio - Comandante Capitaneria di Porto di Trieste e gli interventi di apertura di Zeno D' Agostino - Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale e Presidente Assoporti, Roberto Martinoli - Chairman CLIA Italy e Airam Diaz Pastor - Presidente MedCruise. L' ottava edizione di Italian Cruise Day, realizzata con il supporto di CLIA Europe, ha ottenuto il patrocinio di Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali e del turismo, Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e MedCruise. Main sponsor dell' evento sono Generali Global Corporate & Commercial e SIAT Assicurazioni. Sponsor dell' iniziativa sono Assoporti, Fincantieri, Global Ports Holding. Programma del forum su http://www.italiancruiseday.it/timetable2018/

Porti: Monti, il 2018 anno record per aumento croceristi

(ANSA) - PALERMO, 19 OTT - Per l' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale il 2018 "è un anno da incorniciare per le crociere con un aumento nel porto di Palermo del 26% rispetto al 2017 e quasi 600 mila crocieristi sbarcati dalle navi delle più prestigiose compagnie. Secondo i dati comunicati oggi a Trieste durante l' ottava edizione dell' "Italian Cruise Day", il porto siciliano risale di tre posizioni rispetto allo scorso anno e rientra tra i primi venti scali del Mediterraneo, piazzandosi al 16 posto. Nel 2018 si è registrata la novità positiva di Termini Imerese che ha visto sbarcare un migliaio di crocieristi, e anche Trapani e Porto Empedocle hanno vissuto mesi soddisfacenti aumentando, sotto l' Autority, il loro traffico. Alla crescita dei passeggeri è corrisposto un lavoro costante e frenetico per colmare il ritardo sia dal punto di vista infrastrutturale che ricettivo, avviando nei quattro porti del network una profonda azione di riqualificazione. Spiega il presidente Pasqualino Monti: "Siamo davvero molto soddisfatti del risultato ottenuto nel 2018 ma al tempo stesso, avendo lanciato una seria opera di rinnovamento, non sarà facile, a causa degli improcrastinabili lavori nel cuore dello scalo palermitano, mantenere lo stesso livello di crocieristi nel 2019. C' è però la previsione di un aumento di navi a Trapani, porto scelto anche da Costa, mentre rimangono costanti i numeri di Termini Imerese e Porto Empedocle". (ANSA).

CON L'AUSTRIACA LKW WALTER DALL'INTERPORTO DI CERVIGNANO

Trieste-Rostock intermodale

Tre coppie di treni alla settimana e la prospettiva di arrivare a cinque

TRIESTE – È nato un nuovo asse intermodale da Cervignano verso il Baltico con l'inaugurazione di un servizio ferroviario che con tre coppie di treni settimanali collegherà l'interporto di Cervignano a Rostock, in Germania. L'interporto di Cervignano, oltre alla funzione di retroporto degli scali di Trieste, Monfalcone e porto Nogaro, diventa quindi snodo del traffico merci continentale sulle direttrici del corridoio Adriatico-Baltico.

Il progetto - riferisce Zeno D'Agostino, presidente dell'AdSP - è stato realizzato dalla LKW Walter, azienda austriaca attiva nel settore dei trasporti dal 1924, che ha indi-

(segue in ultima pagina)

Trieste-Rostock intermodale

viduato la struttura di Cervignano quale hub ideale per il collegamento tra il porto tedesco di Rostock, scalo di riferimento per il traffico merci diretto verso la Scandinavia e i Paesi baltici, e il Nord-est italiano.

"Cervignano torna ad avere un treno intermodale – aggiunge D'Agostino - Questo servizio rappresenta uno dei tasselli che ci permettono di parlare del nuovo sistema integrato del Mare Adriatico Orientale. Abbiamo da poco avviato gli shuttle tra Trieste e Cervignano. Ora vediamo la piena operatività di due hub regionali: da una parte Cervignano e dall'altra Villa Opicina".

Si tratta di un "company train", ovvero di un servizio dedicato completamente ai semirimorchi della LKW Walter, che si avvarrà - continua la nota dell'AdSP - del supporto di Kombiverkehr quale Multimodal Transport Operator per l'organizzazione dei treni, e della Francesco Parisi Casadi Spedizioni in qualità di promotore commerciale dell'interporto di Cervignano.

"Continueremo a lavorare per incrementare la frequenza a 5 partenze settimanali e, auspicabilmente, a sviluppare ulteriori treni".

Porti: partite da Chioggia 2 maxi gru 1.800 tonn. per Cipro

Prodotte da Gruppo Bedeschi, viaggio su chiatta di 11 giorni

(ANSA) - VENEZIA, 20 OTT - Sono partite oggi dal porto di Chioggia (Venezia) le due Gru "STS Cyprus" da 1.800 tonnellate l'una e 98 metri di altezza in fase statica (141 con l'innalzamento del braccio) prodotte presso l'officina Bedeschi di Padova e assemblate nello scalo lagunare, destinate al porto di Limassol (Cipro).

Inaugurati a inizio settembre alla presenza del presidente del Veneto, Luca Zaia, i due colossi sono stati montati da circa un centinaio di operai e tecnici nel cantiere permanente preso in concessione dal Gruppo Bedeschi. In una seconda fase, a metà settembre, le due gru fully-erected sono state spostate dalla zona di montaggio alla banchina per il carico su chiatta. A completare questa fase le operazioni di rizzaggio, per la messa in sicurezza delle gru, che hanno richiesto l'impiego di oltre 90 tonnellate di tubi.

A trasportare le STS Cyprus fino al Porto di Limassol sarà una chiatta oceanica di 120x33,5 metri che verrà trainata durante la traversata da un rimorchiatore lungo 55 metri, con una capacità di traino di 160 tonnellate. La traversata dovrebbe durare circa 11 giorni.

"Grazie a un incredibile lavoro di squadra - afferma il presidente del Gruppo, Rino Bedeschi - del supporto di tutto il territorio, delle istituzioni e degli enti coinvolti, in particolare la Capitaneria di porto, la Dogana e Aspo, siamo arrivati con grande soddisfazione alle battute conclusive di un progetto estremamente ambizioso e sfidante. Sono molto orgoglioso del successo di questo grande progetto, che dimostra quanto ancora l'imprenditoria del nostro Paese possa essere competitiva a livello internazionale". (ANSA).

Messaggero Marittimo

Navi da crociera a Venezia

Avamporto galleggiante davanti a Punta Sabbioni e revoca commissione Via

VENEZIA – La stampa il 27 Giugno 2018 ha riportato la seguente affermazione del ministro dell'Ambiente Sergio Costa: "Ho azzerato la Commissione dell'impatto ambientale. Ho sospeso le nomine di chi valuta l'impatto delle opere e al ministero voglio tecnici: Sogesid torni alle bonifiche, revocata la commissione Via (Valutazione impatto ambientale), farò i concorsi per assumere. Dipendenti del ministero dell'Ambiente che siano tecnici più che amministrativi".
Circa il progetto Duferco/De Piccoli per le navi crociera da realizzarsi sulle bocche di porto lungo la diga di Punta Sabbioni, da anni sento dire, da parte di auto dichiarati esperti di procedure di valutazione Via, Vas, Aia, che al porto di Venezia il progetto era l'unico valido perché il ministero dell'Ambiente aveva dato parere positivo di Via.
Fino a Giugno 2018 i componenti della commissione erano di norma opinionisti legati ai soliti ambientalisti, privi di conoscenza e competenza e legati a partiti, quindi votati a bloccare tutto a prescindere, mentre doveva essere il gruppo di studio e di lavoro delegato a perseguire gli interessi della comunità e non soggetti che portavano le proprie convinzioni o quelle dei comitati pilotati.
Circa Venezia abbiamo avuto in commissione professori dello Iuav, teorici ma non tecnici competenti, l'esempio più evidente credo sia proprio il terminal Duferco/De Piccoli il quale è passato al Via pur in contrasto con la logica democratica come la volontà dei comuni di Cavallino e Jesolo, rischiando di compromettere il turismo locale e le attività legate alla gestione dei croceristi.
È evidente che il progetto in questione viene ancora portato avanti solo per logiche legate a poteri forti, quelli che puntano solo al loro interesse, senza sapere e tener conto di un piccolo particolare, le navi vanno dove vuole e conviene all'armatore, agli stakeholders, alle agenzie turistiche; tale scelta comporterebbe una grave perdita di traffici per Venezia e per tutti i porti dell'Adriatico oltre ad una perdita occupazionale di decine di migliaia di lavoratori diretti ed indiretti, giovani capaci e di alto livello professionale. Peraltro con serie conseguenze anche per l'aeroporto Marco Polo.
La cosa grave oltre all'indifferenza dei pochi veneziani rimasti è l'ignoranza crassa di alcuni ministri interessati i quali mi pare cavalchino a tempo perso il problema grandi navi a Venezia più per apparire sui media che per conoscere e risolvere le reali problematiche; un silenzio assordante infine esiste anche da parte dei sindacati, non so se perché ignorano o perché se ne fregano.
Solo per fare un esempio banale il precedente ministro dei beni culturali (Mibac) dichiarò: "Stavo bevendo uno spritz in Riva degli Schiavoni ed è passata una grande nave che mi ha tolto la visibilità di San Giorgio per 90 secondi" (come si vede è una analisi tecnico scientifica di alto livello).

Da sempre affermo che le grandi navi a Venezia sono solo un problema estetico grazie anche alla grande attenzione e disciplina previste dalle specifiche ordinanze della Capitaneria di porto; al fine di mantenere il traffico in questione al nostro porto subisco la scelta del Comitatone di far accedere a Marittima le navi si stazza elevata (oltre 100.000 ton) attraverso il canale Malamocco-Marghera e Vittorio Emanuele III e non attraverso San Marco, ritengo si debba anche intervenire riportando in Riva 7 Martiri le navi minori, fino a 64 mila ton, ad esempio quelle modernissime in costruzione per la Msc che saranno le navi per i ricchi passeggeri inglesi, americani, ecc in transito; navi in linea con la tendenza green che inquineranno molto meno grazie alle ultime tecnologie per la tutela dell'ambiente e con probabile propulsione a gas. Solo per memoria ricordo che Riva 7 Martiri, inaugurata nel 1937, nasce come banchina riservata alle grandi navi militari e passeggeri.
Una riflessione finale circa i marginamenti di tratti del canale Malamocco-Marghera, ricordo che erano previsti fin dal 1965 e non realizzati per l'opposizione dei soliti ambientalisti

Il Secolo XIX

AL VIA IL DIBATTITO ALLA CAMERA. RESTANO I DUBBI SULL'ESCLUSIONE DI AUTOSTRADE

Ponte, il decreto Genova arriva al rush finale E Bucci incontra Cantone

Domani partirà l'iter per la conversione in legge: 600 emendamenti Toninelli: «L'opera avrà il sigillo dello Stato». Toti: «Proclami sovietici»

Comincia domani, a quaranta giorni dalla prima approvazione in Consiglio dei ministri, il cammino che farà diventare legge il Decreto Genova. Non sarà brevissimo. L'esame del testo alla Camera è previsto tra mercoledì e giovedì. Poi, la settimana successiva passerà al Senato. E rispetto a quanto scritto nella prima versione è stato completamente stravolto, sulla scia di 600 emendamenti: è giunto alla terza versione, dopo aver accolto molte delle richieste arrivate dagli enti locali. Indennizzi alle aziende, cassa in deroga, fondi per il porto e assunzione di nuovo personale restano i temi più cruciali del provvedimento. Nel frattempo, il commissario-sindaco, Marco Bucci incontrerà oggi il presidente Anac, Raffaele Cantone, per discutere dei controlli antimafia e dei limiti, in materia, del decreto. E il duello a distanza tra il ministro Toninelli e il governatore ligure Toti prosegue, sempre più aspro. Toninelli ieri ha detto che il ponte «sarà un simbolo e avrà il sigillo dello Stato». Toti ha replicato: «Sembra un proclama sovietico fuori tempo».

COLUCCIA, DELL'ANTICO E ROSSI / PAGINE 2-3 E 18-19

Il decreto approda in aula, slalom tra 600 emendamenti

Testo stravolto rispetto alla prima stesura, accolte molte richieste di modifica degli enti locali

Emanuele Rossi / GENOVA

Domani, a quaranta giorni dalla prima approvazione in Consiglio dei ministri, il Decreto Genova dovrebbe approdare al voto alla Camera, per la conversione in legge.

Più probabile, che l'esame vero e proprio del testo si svolga tra mercoledì e giovedì. Ma rispetto a quanto scritto sui fogli sventolati dal premier Giuseppe Conte in piazza De Ferrari, lo scorso 14 settembre, il decreto è stato completamente stravolto, nei contenuti e subissato di emendamenti: 600 quelli presentati. E per l'esame del Senato ci vorrà ancora una settimana almeno.

GLI ULTIMI PASSAGGI

Gli emendamenti cruciali non sono ancora finiti: oggi la Commissione ambiente e trasporti della Camera dovrà esprimersi sugli ultimi inserimenti proposti dal governo e dai relatori e su una valanga di emendamenti agli articoli dopo l'uno. Non sono punti di poco conto: c'è la questione degli indennizzi per le imprese coinvolte nella "zona rossa", la cassa integrazione in deroga per le imprese in difficoltà, i tetti ai risarcimenti per le imprese della "zona franca". E poi ci sono i nodi che con Genova non c'entrano, ma hanno agitato non poco la maggioranza: la "sanatoria" per gli abusi edilizi di Ischia, sulla quale la Lega presenterà un emendamento. E il limite innalzato per gli idrocarburi da smaltire nei fanghi di depurazione.

LE TRE VERSIONI

Il "decreto emergenze" è, di fatto, alla terza versione. La

prima, quella voluta da Conte e Toninelli e approvata "salvo intese", prevedeva un commissario quasi onnipotente, con ampi poteri anche sulla gestione dell'emergenza, la viabilità cittadina e via elencando. Non si faceva menzione dei concessionari autostradali e il capitolo degli aiuti alla città era molto scarno.

La seconda versione, quella firmata da Mattarella e attualmente in vigore, inseriva l'esclusione dalla demolizione e ricostruzione di tutte le società collegate a concessionari di strade a pedaggio, rimetteva in gioco Toti come commissario per l'emergenza, abbassava le soglie del recupero Iva per il porto di Genova. La terza versione vedrà la luce, a meno di sorprese, nel giro di un paio di settimane con il passaggio anche al Senato. E i cambiamenti sono ancora molti e significativi, frutto delle richieste del commissario Marco Bucci e del pressing della città su Lega e M5S. Sono stati "riammessi" i concessionari, ma Autostrade resta fuori (però non dalla demolizione, né dalle "opere propedeutiche"). I soldi per il porto sono lievitati, ma spostati dal 2019 al 2021: 50 milioni l'anno, in un fondo per le infrastrutture strategiche, mentre per il 2018 restano 30. Sono comparsi gli indennizzi per gli sfollati, incredibilmente ignorati dalla prima versione, ma assai corposi: 72 milioni. Ed è stato affinato il corpus di aiuti previsti per la "zona franca", per le aziende, per i lavoratori con 30 milioni per la cassa integrazione in deroga.

I NODI DELLA RICOSTRUZIONE

Insomma, quello che dovrebbe uscire dal Parlamento è un testo decisamente più "potabile" per gli enti locali e per la città rispetto alla prima bozza e anche al decreto stesso, che aveva suscitato un vespaio di critiche. I dubbi restano legati alla scelta di fondo, quella di escludere Autostrade dalla ricostruzione ma di obbligare la società, per legge, al pagamento del nuovo ponte. Il compromesso, se ci si arriverà, potrebbe essere quello del coinvolgimento di Aspi nella demolizione e nei lavori dell'area sotto il ponte, ma molto dipenderà dalla linea che deciderà di tenere il concessionario.

Altri rilievi importanti sono quelli del presidente dell'Anac Raffaele Cantone, ribaditi nell'intervista di ieri al *Secolo XIX*: «La deroga dalle norme nazionali rischia di lasciare al commissario un quadro di regole farraginoso» e «il paradosso dell'impossibilità di applicare la normativa antimafia». Due punti su cui non sono previsti emendamenti e sui quali Cantone dovrà cercare una quadra con il commissario Bucci. A partire da oggi. —

emanuele.rossi@ilsecoloxix.it

Tra mercoledì e giovedì il voto sulle misure da trasformare in legge Poi andrà al Senato

Ma restano i dubbi legati all'esclusione di Autostrade dalla ricostruzione del ponte

LE MISURE IN BILICO

Indennizzi alle aziende

Dieci milioni per il 2018 e una previsione (in Finanziaria) di 40 milioni per il 2019. Un calcolo di 1.300 euro a metro quadro per i capannoni e circa 400 euro per i piazzali. Sono gli indennizzi che andranno alle imprese della "zona rossa".

Il sostegno al reddito

La "cassa" in deroga è prevista per 18mila euro in media a lavoratore. Sarà il sindaco-commissario Bucci a individuare singole zone dell'area metropolitana in cui verrà applicata. La misura è finanziata con 27 milioni.

I fondi per il porto

A favore del porto di Genova vanno 50 milioni di euro l'anno per quattro anni, 150 dei quali sono legati a un piano infrastrutturale dell'Autorità portuale che dovrà essere adottato da Bucci.

Il personale in più

Tra gli emendamenti anche quelli per aumentare le assunzioni in deroga da 250 a 300 per Comune e Regione e uno per assumere presso il tribunale di Genova sino a 130 nuovi amministrativi per gli uffici giudiziari.

Il Secolo XIX

Il decreto approda in aula, slalom tra 600 emendamenti

Testo stravolto rispetto alla prima stesura, accolte molte richieste di modifica degli enti locali

Emanuele Rossi /GENOVA Domani, a quaranta giorni dalla prima approvazione in Consiglio dei ministri, il Decreto Genova dovrebbe approdare al voto alla Camera, per la conversione in legge.
Più probabile, che l' esame vero e proprio del testo si svolga tra mercoledì e giovedì. Ma rispetto a quanto scritto sui fogli sventolati dal premier Giuseppe Conte in piazza De Ferrari, lo scorso 14 settembre, il decreto è stato completamente stravolto, nei contenuti e subissato di emendamenti: 600 quelli presentati. E per l' esame del Senato ci vorrà ancora una settimana almeno.
GLI ULTIMI PASSAGGI Gli emendamenti cruciali non sono ancora finiti: oggi la Commissione ambiente e trasporti della Camera dovrà esprimersi sugli ultimi inserimenti proposti dal governo e dai relatori e su una valanga di emendamenti agli articoli dopo l' uno. Non sono punti di poco conto: c' è la questione degli indennizzi per le imprese coinvolte nella "zona rossa", la cassa integrazione in deroga per le imprese in difficoltà, i tetti ai risarcimenti per le imprese della "zona franca". E poi ci sono i nodi che con Genova non c' entra no, ma hanno agitato non poco la maggioranza: la "sanatoria" per gli abusi edilizi di Ischia, sulla quale la Lega presenterà un emendamento. E il limite innalzato per gli idrocarburi da smaltire nei fanghi di depurazione.
LE TRE VERSIONI Il "decreto emergenze" è, di fatto, alla terza versione. La prima, quella voluta da Conte e Toninelli e approvata "salvo intese", prevedeva un commissario quasi onnipotente, con ampi poteri anche sulla gestione dell' emergenza, la viabilità cittadina e via elencando. Non si faceva menzione dei concessionari autostradali e il capitolo degli aiuti alla città era molto scarno.
La seconda versione, quella firmata da Mattarella e attualmente in vigore, inseriva l' esclusione dalla demolizione e ricostruzione di tutte le società collegate a concessionari di strade a pedaggio, rimetteva in gioco Toti come commissario per l' emergenza, abbassava le soglie del recupero Iva per il porto di Ge nova. La terza versione vedrà la luce, a meno di sorprese, nel giro di un paio di settimane con il passaggio anche al Senato. E i cambiamenti sono ancora molti e significativi, frutto delle richieste del

commissario Marco Bucci e del pressing della città su Lega e M5S. Sono stati "riammessi" i concessionari, ma Autostrade resta fuori (però non dalla demolizione, né dalle "opere propedeutiche"). I soldi per il porto sono lievitati, ma spostati dal 2019 al 2021: 50 milioni l' anno, in un fondo per le infrastrutture strategiche, mentre per il 2018 restano 30. Sono comparsi gli indennizzi per gli sfollati, incredibilmente ignorati dalla prima versione, ma assai corposi: 72 milioni. Ed è stato affinato il corpus di aiuti previsti per la "zona franca", per le aziende, per i lavoratori con 30 milioni per la cassa integrazione in deroga.

I NODI DELLA RICOSTRUZIONE Insomma, quello che dovrebbe uscire dal Parlamento è un testo decisamente più "potabile" per gli enti locali e per la città rispetto alla prima bozza e anche al decreto stesso, che aveva suscitato un vespaio di critiche. I dubbi restano legati alla scelta di fondo, quella di escludere Autostrade dalla ricostruzione ma di obbligare la società, per legge, al pagamento del nuovo ponte. Il compromesso, se ci si arriverà, potrebbe essere quello del coinvolgimento di Aspi nella demolizione e nei lavori dell' area sotto il ponte, ma molto dipenderà dalla linea che deciderà di tenere il concessionario.

Altri rilievi importanti sono quelli del presidente dell' Anac Raffaele Cantone, ribaditi nell' intervista di ieri al Secolo XIX: «La deroga dalle norme nazionali rischia di lasciare al commissario un quadro di regole farraginoso» e «il paradosso dell' impossibilità di applicare la normativa antimafia». Due punti su cui non sono previsti emendamenti e sui quali Cantone dovrà cercare una quadra con il commissario Bucci. A partire da oggi.

- emanuele.rossi@ilsecoloxix.it Dieci milioni per il 2018 e una previsione (in Finanziaria) di 40 milioni per il 2019. Un calcolo di 1.300 euro a metro quadro per i capannoni e circa 400 euro per i piazzali. Sono gli indennizzi che andranno alle imprese della "zona rossa".

La "cassa" in deroga è prevista per 18mila euro in media a lavoratore. Sarà il sindaco -commissario Bucci a individuare singole zone dell' area metropolitana in cui verrà applicata. La misura è finanziata con 27 milioni.

A favore del porto di Genova vanno 50 milioni di euro l' anno per quattro anni, 150 dei quali sono legati a un piano infrastrutturale dell' Autorità portuale che dovrà essere adottato da Bucci.

Tra gli emendamenti anche quelli per aumentare le assunzioni in deroga da 250 a 300 per Comune e Regione e uno per assumere presso il tribunale di Genova sino a 130 nuovi amministrativi per gli uffici giudiziari.

Ponte Genova: trovato il tirante strappato

Il procuratore capo di Genova Francesco Cozzi è andato nell'hangar dove sono custoditi i reperti di ponte Morandi: «Questo reperto è uno dei più grossi, e potrebbe essere fondamentale per permetterci di risalire alle cause del disastro»

Genova - È stato individuato, tra le tante macerie, il tirante che ha ceduto provocando il crollo di Ponte Morandi il 14 agosto scorso. Il reperto numero 132, sotto sequestro dentro un garage e in partenza per Zurigo dove sarà sottoposto a una super-perizia, non è un detrito qualunque. Ma con ogni probabilità la principale prova sulle cause del crollo del Ponte Morandi. È quanto si legge sul *Secolo XIX*.
Agli occhi degli investigatori dimostra non solo che il cedimento è avvenuto per una rottura degli stralli (nome tecnico dei tiranti, anima in acciaio e guaina in calcestruzzo); ma che quella lesione è stata determinata da una grave corrosione, a sua volta collegata a manutenzioni carenti. La svolta è arrivata nel corso dell'incidente probatorio e, in base ai primi accertamenti, il tirante si è letteralmente strappato dalla sommità del sostegno, provocando il collasso dell'intera struttura. All'interno è stato scoperto, appunto, «un avanzato stato di corrosione» dei cavi, messo nero su bianco in una relazione per i pubblici ministeri Walter Cotugno e Massimo Terrile, titolari dell'inchiesta sulla tragedia. Alla luce di questa perizia potrebbero scattare nuove accuse.
I militari del primo gruppo della Guardia di finanza - coordinati dai colonnelli Ivan Bixio e Giampaolo Lo Turco - compileranno una nuova lista con altri nomi di tecnici e dirigenti che dovevano occuparsi della manutenzione sui tiranti e potrebbero essere indagate.

COZZI: «POTREBBE ESSERE UN REPERTO FONDAMENTALE»

Il procuratore capo di Genova Francesco Cozzi è andato oggi nell'hangar dove sono custoditi i reperti di ponte Morandi catalogati dai periti e dai consulenti, tra i quali il numero 132 che potrebbe risultare decisivo per le indagini: «Questo reperto è uno dei più grossi - ha commentato il procuratore - **e potrebbe essere fondamentale per permetterci di risalire alle cause del disastro».** Nell'hangar, Cozzi ha potuto verificare che «il lavoro svolto da vigili del fuoco, consulenti e periti sembra fatto a regola d'arte».

Il Secolo XIX

DENUNCIA DI TRASPORTOUNITO

Tir, tornano le code in porto Camionisti sul piede di guerra

Matteo Dell'Antico

I problemi dell'autotrasporto, dopo il crollo di Ponte Morandi, non sono stati pienamente risolti con l'apertura della "Via della Superba" che consente ai Tir di accedere al porto senza percorrere le vie cittadine.

Dopo i mesi estivi, dove anche il traffico portuale cala di intensità, negli ultimi giorni sono state registrate lunghe code ai terminal per caricare e scaricare la merce in banchina. Attese, da parte dei camionisti, che raggiungono le cinque ore nei principali terminal genovesi, da Sampierdarena a Voltri. «Si tratta - dice Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito - di una situazione che non è sostenibile: sia per le imprese del settore che per gli autisti costretti ad attese estenuanti. Speravamo - prosegue - che le proteste e gli scioperi dei mesi scorsi fossero serviti a qualcosa ma dopo alcuni primi segnali positivi da parte di Autorità di sistema portuale e terminalisti, i progetti messi sul tavolo non sono stati portati a termine. Ora, la situazione rischia di diventare nuovamente incandescente». L'autotrasporto chiede una tracciabilità del ciclo operativo tale da consentire un'adeguata gestione dell'arrivo dei camion in banchina che permetta di ridurre i tempi di attesa dei circa quattromila Tir che ogni giorno arrivano in banchina. E poi maggiore personale impiegato nei terminal e addetto ai controlli dei mezzi pesanti movimentati dal porto.

Da mesi gli autotrasportatori chiedono anche maggiore sicurezza per gli autisti che accedono ai terminal portuali, soprattutto dopo l'incidente che si è verificato lo scorso marzo al Vte di Pra' dove un autista di 61 anni, Eugenio Fata, è stato travolto da un Tir guidato da un collega dopo essere sceso dal suo camion. —

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tir in lungomare Canepa in attesa di entrare in porto BALOSTRO

Botta e risposta a La Spezia Landolfi - Roncallo

LA SPEZIA – Dove, quando, in che tempi? Sergio Landolfi, presidente dell'Associazione degli Spedizionieri doganali di La Spezia (Aspe.do), chiede chiarezza sul futuro del porto di La Spezia. "Ormai da settimane, se non da mesi - afferma

(segue a pagina 10)

Spedizionieri doganali

Landolfi - il porto è finito sotto un cono d'ombra ed è scomparso anche dall'area di attenzione dei media. Eppure meno di un mese fa in occasione di un road show a New York di una delegazione mista dell'Autorità di Sistema Portuale e di Contship, è stato annunciato un piano di 328 milioni di euro di investimenti misti pubblico privati, "che consentiranno - è stato affermato - allo scalo di aumentare la sua superficie del 25%".

"È proprio alla luce di quell'annuncio che in quanto operatori portuali - sottolinea il presidente degli Spedizionieri doganali di La Spezia - non possiamo esimerci dal chiedere oggi proprio all'Autorità di Sistema Portuale un'operazione di trasparenza che ci consenta di avere un quadro di riferimento preciso, specie sulle scelte, sui fondi, ma ancora di più sui tempi di avvio e completamento dei lavori".

Secondo quanto illustrato a New York, gli investimenti sarebbero in corso e così suddivisi: interventi in nuove infrastrutture portuali, 188 milioni di euro provenienti dai privati, 10 milioni dal pubblico; interventi in nuovi binari e infrastrutture ferroviarie e nuove strade 10 milioni di euro dai privati e 75 dal pubblico; bonifiche e dragaggi 45 milioni di euro dal pubblico.

"Ma in termini pratici - conclude Landolfi - sulle banchine e nei piazzali dove lavoriamo ogni giorno non abbiamo riscontri pratici dell'avanzamento di questi lavori. Correttamente la presidente Roncallo ci ha convocati il 23 ottobre prossimo anche e specialmente per illustrare i piani del porto. Speriamo e siamo convinti che quell'incontro possa fissare un punto fermo sul quale programmare insieme lo sviluppo del nostro scalo".

Ecco il debutto dell'auto senza pilota

Il progetto dell'Ue sbarca al termina crociere. Parte la sperimentazione

di ANTONIO FULVI

UN tuffo nel futuro: ovvero nel mondo dell'automotive come potrà essere o forse come immaginiamo che diventerà. Dimentichiamo per un momento Star Wars, le macchine volanti, i candidi robot armati di ciber-mitragliatori. Qui siamo nella scienza, non nella fantascienza. O almeno, a fare una sintesi di quello che è stato presentato ieri al palazzo delle crociere, c'è da stare attenti a non finirci.

L'AMBITO è quello di Autopilot, ovvero della sperimentazione in chiave europea - ma non solo - della guida automatica di vetture e camion sulla base della cyberscienza. Autopilot sta per *'Automated Driving Progressed By Internet of Things'*. Chi ha partecipato, dopo i brevi saluti del presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, e del direttore tecnico del Cnit, Paolo Pagano, s'è fatto una scorpacciata di relazioni ultratecniche in inglese, con supporto di slides anch'esse in inglese. Poco male, del resto: perché il selezionato (e ridotto) pubblico era quasi tutto di esperti internazionali. Il tema affidato da Autopilot al meeting di Livorno è stato assai più esteso della semplice sperimentazione portuale. Ufficialmente: *Urban driving and highway pilot*, il che tradotto significa guida urbana e sulle autostrade. Troppo avanti per Livorno? Viene da sospettarlo, visto che qui ancora si fatica ad avere uno sportello unico doganale totalmente informatizzato e le istituzioni a volte non dialogano su internet.

Da lunedì scorso una cinquantina di imprese stanno lavorando nella Stazione Crociere e su alcune strade sia portuali che regionali (15 chilometri nella Fi-Pi-Li) per collaudare, nell'ambito del progetto europeo, i sistemi di comunicazione ed automazione veicolare di ultima generazione.

«La decisione dell'Ue di individuare lo scalo labronico quale primo sito nazionale - sottolinea in una nota l'Autorità portuale - per sperimentare le attività di test della guida intelligente non è causale ma cade a quasi due anni di distanza dagli Etsi Its Plugtest, la campagna di test di inter operabilità dei sistemi intelligenti di trasporto cooperativi (C-Its) ospitata dall'allora Autorità portuale di Livorno e dalla Regione Toscana». Ha voluto ricordarlo anche Corsini e l'hanno ribadito Paolo Pagano e il responsabile Ue per Ertico Francois Fisher. Siamo insieme ad città-campione, distribuite tra Finlandia, Portogallo, Olanda, Francia e Corea. Il progetto del resto è generoso: 25 milioni di euro in tre anni, di cui 2,9 a carico diretto dell'Unione attraverso la Dg Connect.

Un salto nel futuro

Autopilot è l'acronimo inglese di 'Automated Driving Progressed By Internet of Things'

Francois Fischer

Il prototipo della Jeep che si guida da sola

DURANTE le sperimentazioni, l'auto – un prototipo di Jeep Renegade prodotta da Fiat Chrysler - ha fatto più volte spola fra il Porto e la FiPiLi (fra l'uscita di Livorno Porto e Vicarello), muovendosi anche in situazioni di potenziale pericolo.

IL PROGETTO MONICA, IN COLLABORAZIONE CON I CENTRI DI RICERCA DEL CNIT

I primi vagiti della rete 5g

NON SOLO una delle sedi scelte dall'Ue per la sperimentazione, quella labronica, ma anche un contributo importante con un proprio progetto nel progetto. Ovvero dall'AdSP in diretta collaborazione con Cnit (Consorzio nazionale interuniversitario telecomunicazioni) arriva 'Monica': che non è una bella ragazza, ma l'acronimo che indica un *sea port digital playground* con particolare attenzione alla sicurezza stradale nelle comunità portuali.

L'INTERNET DELLE COSE
La rete ultraveloce renderà possibile la connessione fra oggetti

Si è partiti – secondo l'elaborazione la direzione dell'Autorità per sviluppo, progetti europei e innovazione di cui è responsabile Antonella Querci – dalla rete 'pervasiva' che il porto può vantare a livello dei migliori scali europei. Una rete costituita da fibra ottica, wireless a 100 Mbps intorno alla stazione marittima, rete veicolare sullo standard europeo Etsi-G5 (primo porto in Italia) e dal prossimo dicembre anche prototipi 5g. Il che vorrà forse dire poco ai non specialisti, ma pone lo scalo labronico come esempio avanzato in Europa e non solo sulla digitalizzazione. Il sistema, in parole povere consente di avere la precisa posizione dei veicoli connessi, le fasi semaforiche e la topologia degli incroci, compresi eventi veicolari (incidenti, intasamenti, blocchi della circolazione) che possono riguardare gli attori.

E' STATA compresa anche una sperimentazione di guida automatica a tutela degli 'utenti vulnerabili': in pratica, per salvaguardare pedoni e ciclisti, vittime consuete del traffico automobilistico e pesante.
Non si è lavorato solo sui computer. A fianco della stazione crociere erano parcheggiate alcune Jeep Renegade, appositamente attrezzate dei sensori che hanno consentito di sperimentare dal vivo tutti i temi proposti.
Un laboratorio congiunto Cnit-Adsp ha operato ed opera in porto sui servizi innovativi relativi alle navi e navigazione, merci, logistica e corridoi, trasporto passeggeri e nodi urbani, monitoraggio distribuito in ambito sicurezza.
Da Pisa, dove ha la base il Cnit che riunisce una quarantina di università, sono arrivate competenze di altissimo livello distribuite tra 1300 ricercatori.
Un patrimonio forse poco noto al grande pubblico, ma che a livello mondiale ci pone davvero al top. E che ieri nel workshop labronico ha avuto tutti i riconoscimenti del cluster europeo, in attesa delle futura applicazioni pratiche.

A.F.

Il presidente dell'Autorità, Stefano Corsini, con Paolo Pagano, direttore del laboratorio di AdSP/Cnit

Livorno europeo dell'"Autopilot"

Ieri l'iniziativa pubblica per presentare i risultati dei test sulla guida intelligente per mezzi pesanti

LIVORNO – Un innovativo modo di controllare la mobilità attraverso sensori posti sui veicoli e sulle infrastrutture. Si è svolta un'intera settimana di sperimentazioni tecnologiche sul porto con decine di installazioni allestite da imprese di caratura mondiale, conclusa ieri, venerdì da una giornata di convegni e dimostrazioni sul campo. Dove è stato fatto il punto delle attività tecniche che permettono di integrare dispositivi di bordo veicolo, unità di bordo strada, sale radio, sistemi informativi, e abilitare la guida automatica attraverso le tecnologie ICT.

Non è la prima iniziativa del genere: tra il 9 e il 17 novembre del 2016, Livorno ospitò la prima sperimentazione europea sulla interoperabilità dei sistemi intelligenti di trasporto (gli ETSI Plugtest). Così lo scalo labronico è stato individuato dall'Unione Europea come sito nazionale di sperimentazione dei

(segue a pagina 10)

Livorno europeo dell'"Autopilot"

nuovi servizi di guida intelligente. L'obiettivo è chiaro: mettere in rete ogni tipo di automobile e mezzo pesante collegandolo alle infrastrutture portuali e viarie della Regione Toscana.

L'iniziativa, organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale con il fondamentale sostegno della Regione Toscana e il coordinamento dell'European Road Transport Telematics Implementation Coordination Organisation (ERTICO), è parte integrante di AUTOPILOT (http://autopilot-project.eu/), uno dei cinque progetti finanziati dalla Commissione Europea attraverso la call 2016 di Horizon 2020 per la realizzazione di siti sperimentali di larga scala (Large Scale Pilots) abilitanti per l'Internet of Things.

Al progetto partecipano 47 partner del calibro di NEC, IBM, Huawei, VEDECOM, Continental, TNO, T-Systems, etc. Come beneficiari italiani partecipano il CNIT, che ricopre il ruolo di test site leader; AVR, l'azienda delegata alle operazioni sulla FiPiLi e TIM, che offre la piattaforma digitale per l'aggregazione, la pubblicazione e la storicizzazione dei dati. Si sono inoltre aggiunti l'Istituto Mario Boella di Torino, il Centro di Ricerche FIAT (CRF) che fornirà i veicoli autonomi e THALES che si occuperà di aspetti legati alla sicurezza delle piattaforme digitali e dei dati.

L'evento di ieri è stato ospitato presso la Stazione delle Crociere nel complesso del terminal passeggeri del Porto di Livorno. Nella zona del check-in è stato anche allestito uno spazio per la conferenza e uno spazio per i gruppi di lavoro e le dimostrazioni in remoto. Ha aperto i lavori il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Stefano Corsini. Dopo i saluti istituzionali del sindaco di Livorno, si è svolta la presentazione del progetto AUTOPILOT da parte del responsabile dei progetti sul veicolo connesso di ERTICO, François Fischer, e da parte del leader della sperimentazione italiana, Paolo Pagano. Sono intervenuti esperti di settore e rappresentanti di istituzioni locali e regionali.

Bertocci, fra rabbia e speranza «Possibile stop ai licenziamenti»

Il sindaco incontra i sindacati e apre uno spiraglio per il futuro

di MAILA PAPI

«HO LAVORATO per 17 anni alla Bertocci Montaggi e mi sembra impossibile che debba finire così, dopo tanto impegno e sacrifici». Vincenzo Di Matteo è uno dei 15 dipendenti licenziati dalla ditta che si occupa di carpenteria metallica. Ieri mattina gli operai hanno manifestato pacificamente davanti alla sede del Comune chiedendo, insieme ai sindacati, un incontro al sindaco Massimo Giuliani. La ditta è in difficoltà, ma i lavoratori chiedono alle istituzioni di fare il possibile per risolvere la situazione.
Molti i dipendenti con esperienza pluriennale in azienda come Renato Sisti e Giuseppe Borgia, da 14 anni alla Bertocci e anche Mohammed Sabri da 12 anni: «Ho una famiglia con tre figli _ spiega _ non abbiamo tutele, spero che si trovi una soluzione per uscire da questo incubo».
A metà mattina le segreterie sindacali di Fim, Fiom e Uilm sono state ricevute insieme a una delegazione di lavoratori dal sindaco Massimo Giuliani, già al corrente della vicenda. Il sindacato ha ribadito le proprie posizioni contestando gli esuberi dichiarati anche a fronte di un accordo firmato, che prevede la copertura attraverso gli ammortizzatori sociali.
Il sindaco ha condiviso con i sindacati il principio che occorre portare avanti «un progetto condiviso in cui tutti i lavoratori siano tutelati, nell'ottica di prospettive importanti che si stanno delineando su Piombino, sia nella siderurgia che nell'area portuale come nuovi insediamenti».
Sempre ieri mattina è poi arrivata la convocazione del tavolo di crisi in Regione Toscana. L'incontro si terrà il 23 ottobre alle 11 con le organizzazioni sindacali ed il sindaco, e a seguire nel pomeriggio la Regione con il consigliere delegato Gianfranco Simoncini incontrerà la direzione Bertocci Montaggi. «Ritengo – ha commentato il sindaco Giuliani – che ci siano le condizioni affinché l'azienda possa interrompere la procedura di licenziamento dei 15 lavoratori. Considero infatti che l'apporto delle centrali elettriche interne all'area industriale e l'alta professionalità dei lavoratori siano indispensabili nell'assetto di una reindustrializzazione che ha necessariamente nel porto il punto strategico principale assieme all'aspetto, non certo secondario, delle fonti di approvvigionamento energetico».

m.p.

PREOCCUPAZIONE Un presidio dei lavoratori del gruppo Bertocci, ieri le tute blu erano di fronte al Comune

IL PRESIDIO
I lavoratori ieri mattina hanno manifestato di fronte al Comune

Giuliani

Grandi potenzialità di crescita del porto

«VANNO considerate le grandi potenzialità di sviluppo del porto secondo una diversificazione produttiva cpace di concretizzare gli interessi imprenditoriali».

L'amm. Pettorino a Livorno per i Propellers

Giovanni Pettorino

LIVORNO – Conto alla rovescia per l'evento del consiglio direttivo nazionale ed assemblea dei Propellers d'Italia, in programma per venerdì e sabato prossimi 26 e 27 ottobre in Fortezza Vecchia e nella sala Leghorn del Port Center.

Incontro clou dell'evento, la prolusione dell'ammiraglio ispettore capo comandante delle Capitanerie di porto Giovanni Pettorino sul tema "Il ruolo delle Capitanerie

(segue a pagina 10)

L'amm. Pettorino

di Porto – Guardia Costiera nello scenario marittimo portuale d'Italia", in programma in Fortezza Vecchia, Sala Ferretti venerdì alle 17. Sempre venerdì dalle 14 alle 16 si riunisce in Fortezza, sala del Port Center, il direttivo nazionale.

Per sabato sono in programma visite guidate all'Accademia Navale, al museo Fattori, una gita sui Fossi con la barca Marco Polo e un meeting nel museo cittadino ai Bottini dell'olio.

L'AUTORITÀ DI SISTEMA DI LIVORNO CONFERMA L'INVIO DELLE LETTERE A DUE SOCIETÀ

Bacini di carenaggio adesso riparte la gara

Entro novembre disponibile il "Mediterraneo" che sarà inaugurato dal varo del primo 100 metri della Benetti - Novità anche per la Bellana

LIVORNO – Si riapre un passaggio storico sul complesso dei bacini di carenaggio livornesi. L'Autorità di sistema portuale ha completato le procedura per inviare - probabilmente già lunedì prossimo - la lettera formale di invito alla gara alle due imprese che hanno dichiarato ufficialmente il loro interesse a gestire i due bacini. Sono, come noto, Azimut/Benetti e Jobson Group. Una gara che era stata congelata dopo il disastro del bacino galleggiante Mediterraneo. Quest'ultimo, finalmente liberato dal relitto dell'Urania, è in riparazione da parte della Benetti e delle sue aziende di fiducia, con il quasi totale rifacimento dell'impianto idraulico, il totale ripristino di quello elettrico e rinforzi alla piattaforma: tutti interventi che nella recente ispezione fatta dal presidente dell'AdSP Stefano Corsini - e guidata dall'ex AD ingegner Poerio - sono stati minuziosamente illustrati. Compresa la cifra di oltre

Bacini di carenaggio

4 milioni di euro che Benetti ha già speso per rimettere il Mediterraneo in condizioni di operare. E in particolare, per consentire il varo - programmato entro il prossimo novembre - del primo dei tre mega-yachts da 100 metri, che potrà scendere in acqua solo una volta ricollaudato il bacino galleggiante. Nei giorni scorsi i vertici della Benetti hanno presentato al presidente Corsini il progetto per il varo del primo 100 metri. Un progetto complesso, per un varo che lo stesso presidente Corsini ha giudicato "un evento di grande importanza sia per il porto che per l'intera città di Livorno" e sul quale "c'è la massima attenzione della stessa AdSP".

Sulle problematiche legate alla nautica, il presidente Corsini ha voluto sottolineare al nostro giornale anche un fattivo lavoro in corso, in collaborazione con il Comune, per avviare concretamente la costruzione dell'approdo turistico della Bellana. Un approdo a lungo atteso, che potrà risolvere definitivamente non solo il trasferimento di parte della nautica oggi stanziale nel porto mediceo - per il quale è in atto l'avvio di lavori anche dell'AdSP propedeutici al porto della nautica facente parte degli accordi di Roma che salvarono il cantiere navale ex Orlando - ma anche consentire negli anni di liberare i Fossi medicei di parte delle imbarcazioni maggiori, che oggi costituiscono per le loro dimensioni un intoppo alla navigazione dei natanti. Ai quali, sembra di capire, rimarranno progressivamente destinati gli ormeggi nei Fossi.

Messaggero Marittimo

Dipendenti della Porto2000 in "agitazione"

Condizioni di inquietante incertezza avvertirte da lavoratori e precari

LIVORNO – Probabilmente i motivi meno manifesti, ma non per questo meno importanti delle agitazioni che stanno interessando in questi giorni la Porto di Livorno 2000 non sono stati completamente sceverati dai media che ne hanno riferito. Le ragioni degli ultimi scioperi, infatti, a meglio vedere, potrebbero essere riconducibili, almeno per taluni motivi, all'incredibile ed inaudita moratoria instauratasi fra il provvedimento di aggiudicazione definitiva dell'azienda (11 Luglio) e il suo singolarmente non ancora attuato passaggio effettivo in mano privata.
Costituita originariamente con undici dipendenti (1996, presidenza Fernandez Affricano), oggi la Porto 2000 conta un totale di circa centodieci persone e, naturalmente, con il numero degli occupati è cresciuto altrettanto esponenzialmente anche il numero dei problemi aziendali, così, ai cattivi pensieri che possono insorgere sulla parte finanziaria dell'operazione di passaggio dell'azienda in mano privata, si assommano disagio, malcontento e frustrazione in tutto il personale dipendente, sopra tutto, fra i lavoratori precari e stagionali che vedono addensarsi sul proprio futuro nubi di incertezza sempre più scure e dense.
Il presidente dell'Authorithy, Corsini, nei suoi recenti incontri con i rappresentanti sindacali della società, si è limitato rinnovare l'assicurazione di essere "pronto a firmare anche in cinque minuti", non appena, insomma, verrà superato lo scandalo (espressione con cui i greci intendevano inciampo, ostacolo) che continua ad impedire il perfezionamento della vendita, "scandalo" che ormai, a ragione o a torto, *color che sanno* fanno risalire alla parte aggiudicataria nei confronti del cui..... temporeggiare, però, l'Autorità di sistema continua a rimanere (qui ci starebbe un avverbio icasticamente indicativo) inerte.
Le agitazioni dei giorni scorsi, che rischiano di protrarsi nei tempi a venire se non verranno mantenute certe promesse di stabilizzazione, fra l'altro, impossibili a mantenersi nelle condizioni attuali, sono in buona parte dovute anche al clima davvero poco respirabile che sembra ormai avviluppare l'azienda, puntualizzato – a sentire alcuni lavoratori – da provocazioni, diffamazioni, ingiurie e financo offese personali che non sarebbero sfigurate nei momenti sindacalmente più difficili e violenti della nostra storia repubblicana.
Lo stato di maggior tensione parebbe, tuttavia, essere determinato dalle condizioni di inquietante incertezza avvertite dai lavoratori precari e stagionali preoccupati per il prossimo (chi può dire quanto prossimo?) passaggio della Porto 2000 in mano privata principalmente per il fatto che una buona percentuale di essi (si parla addirittura di un 90%) non sarebbe in possesso della specifica abilitazione di security indispensabile per potere svolgere determinate mansioni e conseguibile attraverso un esame che alcuni avrebbero sostenuto senza successo, anche più di una volta.

Potrebbe essere proprio questo il motivo che sta spingendo molti dei precari a chiedere con insistente determinazione di essere stabilizzati in tutta fretta, possibilmente prima di passare nelle mani di una nuova proprietà che potrebbe trovare nella mancanza di quel brevetto abilitativo un valido pretesto per disfarsi di alcuni o di molti di essi.
Un altro scandalo (sempre inteso come inciampo) parrebbe, infine, incombere sul perfezionamento dell'operazione suscitando preoccupazioni nella parte aggiudicataria e sarebbe riscontrabile nel ricorso presentato da uno dei precari con la motivazione di essere stato impiegato per più di trentasei mesi.
Si tratta di una circostanza di per sé verosimilmente capace di costituire preoccupazione per chi subentrerà nella maggioranza aziendale poiché, qualora il ricorso venisse accolto, anche se un'eventuale sentenza favorevole al lavoratore non varrebbe automaticamente *erga omnes*, il rischio di dovere assumere tutti gli stagionali e i precari attualmente in forza alla Porto 2000 si farebbe davvero concreto e per la nuova proprietà si tratterebbe di un costo non preventivato di entità tutt'altro che trascurabile.
Il problema, dunque, si manifesta per niente semplice e potrebbe trasformarsi in un *vero cul de sac*. Da una parte, infatti, i lavoratori continuano a dichiararsi fermamente intenzionati a perseverare nella lotta mentre dall'altra Porto di Livorno 2000, nella sua condizione di azienda ancora prevalentemente pubblica, non ha alcuna possibilità di procedere a nuove assunzioni, neppure con tutta la disponibilità, la buona volontà e l'ottima buona fede del suo attuale presidente, Luciano Guerrieri.

Il Tirreno

portoferraio

I tour operator: «Danni e disagi dal caos nel porto di Piombino»

Imprenditori del turismo attaccano l' Autorità portuale dopo il flop stagionale «Con quei varchi all' ingresso dello scalo l' isola fortemente penalizzata»

portoferraio«La fusione della Port Authority di Piombino con Livorno ha determinato un totale distacco dai problemi pratici presenti sul territorio, nonostante l' incontro costruttivo avuto col suo presidente in merito a tali difficoltà e la sua partecipazione all' assemblea degli albergatori». Ne sono pienamente convinti gli imprenditori dell' industria delle vacanze sulla maggiore isola della Toscana. Di più. Il problema delle barriere di ingresso sulle banchine di Piombino ha determinato «inutili e disastrosi disagi» per chi era diretto all' Elba. «Gli sbarramenti - puntualizzano - non sono necessari per l' Elba. Ma solo e unicamente per chi vuole raggiungere Corsica e Sardegna».

Si intuisce fin da subito che il refrain del porto di Piombino come causa di tutti i mali torna a farsi sentire.

«Non si devono più rivedere - rincarano la dose - le code chilometriche a ogni ponte estivo o nei fine settimana a causa delle auto ferme per la mancata comunicazione che il controllo non riguardava quelle in transito verso l' Elba». Insomma è un fuoco diretto sulla Port Authority sparato da imprese, agenzie di viaggio e tour operator isolani, da chi, a tutti gli effetti, ha investito denaro in strutture ricettive elbane, con l' obiettivo di correre ai ripari e modificare lo stato generale delle cose nel 2019. A parte le barriere, c' è anche da rivedere la gestione dei piazzali di sosta. Senza rimpianti del 2018, si vuole voltare pagina. Rimediando alle inadempienze. Quali? La mancanza di cartelli indicatori luminosi prima delle barriere ha peggiorato la situazione.

Quelli che ci sono in pratica non funzionano da mesi. Mentre si sentirebbe il bisogno di pannelli con l' indicazione degli orari previsti per le partenze e i moli di imbarco, oltre ai prezzi applicati dalle differenti compagnie per aiutare il turista nella scelta più adeguata alle proprie esigenze. Poi carenza di carrelli porta bagaglio per coloro che arrivano in treno o autobus, come funziona già negli aeroporti. All' assoluta assenza di promozione per l' Elba nell' area della stazione marittima, si potrebbe ovviare, in collaborazione con gli operatori elbani o con la Gat, all' installazione di gigantografie rappresentative dei

luoghi più suggestivi dell' Elba, in modo da creare un' aspettativa positiva nel turista fermo in attesa in un luogo che di certo non invoglia alla vacanza. Senza contare poi il ritardo nel disporre di statistiche relative ai passaggi nave, indispensabili per poter effettuare un riscontro sull' andamento del turismo».
Però il «disgelo dimostrato in questi ultimi giorni nell' atteggiamento dell' Autorità Portuale di Piombino verso il territorio elbano deve continuare nei prossimi mesi». Sono stati infatti convocati tutti gli "attori" implicati a un tavolo di discussione, al quale è stata palesata la volontà di migliorare l' accoglienza al turista, la promozione di servizi efficienti sul porto, garantire la concorrenza fra le compagnie e migliorare l' organizzazione delle partenze verso l' Elba.
«Ora puntiamo nel richiedere - continuano i tour operator - accessi separati per la nostra isola rispetto alla Corsica e alla Sardegna, considerando appunto che all' ingresso dell' area portuale di Piombino vi sono tre varchi, diminuendo così i superflui controlli alle barriere non necessari per chi si imbarca per la nostra isola. Se questi controlli fossero effettivamente obbligatori, medesime barriere dovrebbero essere posizionate anche alle partenze dall' Elba per Piombino.
Su questo punto non ci arrendiamo. Viste le differenti vedute non resta che avere un parere legale. Le barriere rappresentano il punto determinante del problema del traffico sul porto di Piombino. Ovviamente se non ci fosse la collaborazione auspicata, dovremmo prenderne atto arrivando anche a chiedere l' intervento del ministero dei Trasporti. Questo tipo di organizzazione - concludono - ha causato un grave danno a molti nostri clienti che, come evidenziato prima, molto probabilmente non torneranno nei prossimi anni».
-LUIGI CIGNONI.

Il Mattino

L' intervento

«Porto, dov' è il cambiamento propagandato da Spirito?»

Caro Direttore, l' interrogazione rivolta a ben due Ministri, quello dell' Ambiente e quello delle Infrastrutture e Trasporti,da un folto numero di parlamentari delMovimento 5 Stelle, ha determinato il risentimento delPresidente dell' Autorità di Sistema Portuale Pietro Spirito che dalle pagine del vostro autorevole quotidiano propone, ancora una volta in tono polemico e sgradevolmenteironico - la sua verità sul progetto del terminalBeverello. Non esita a descrivere il nostro come ilPaese del benaltrismo fino a deridere queiparlamentari, più una trentina,che hanno solo tentato di fare chiarezza su un progetto, appunto quello del terminal Beverello. E non perde l' occasione di passarein rassegna un gran numero di attivitàtutte realizzate in parallelo al progetto della nuova stazione marittima al molo Beverello dichiarando direstare «in trepida attesa di conoscere quali siano le altre più urgenti manutenzioni straordinarie che sarebbero prioritarie rispetto al rifacimento di quel suk che il molo Beverello è diventato».
In questa, come in altre occasioni,il presidente Spirito si diverte a condire le sue colorite rappresentazioni con affermazioni che lasciano sempre intravedere,per alcuni, interessi confliggenti con quelli della pubblica amministrazione. In questo caso in conflitto di interessi sarebbero, a sentire Spirito,proprio quelle compagnie di navigazioneche da oltre 70 anni gestiscono i collegamenti delle isole del golfo e della costiera sorrentina ed amalfitana con il porto di Napoli, trasportando ogni anno oltre 6,5 milioni di passeggeri. L' unica colpa di queste compagnie di navigazione è quella di aver presentato, nel 2010, una proposta progettuale per trasformare - a costo zero per le casse pubbliche quello che Spirito definisce il suk del Beverello. Ma questo deve aver dato molto fastidio a qualcuno e l' istanza non ha mai avuto una regolare istruttoria, degna di un Paese civile e di un' amministrazionesana e trasparente.Anzi, il progetto sembra addirittura scomparso!
Ma questa è storia passata e nessuno degli armatori del golfo ha più inteso intralciare la ferrea volontà del presidente Spirito di finanziare con fondi pubblici una infrastruttura che, per legge, la Port Autority non potrà mai gestire. Tuttavia le affermazioni di Spirito, laddove lascia intendere che gli armatorisonoin conflitto di interessi, sono inaccettabili. Anzi risibili. Basti pensare che la Stazione Marittima di Napoli,

una struttura che certamente funziona egregiamente ed offre servizi di ottimo livello per i crocieristi, è gestita proprio da armatori, gli stessi che operano nel settore crocieristico, così come accade in molte altre parti d' Italia e del mondo. È forse conflitto di interessi?
Le premetto, per evitare ulteriori successivepolemiche, che non hoil piacere di conoscere nessuno degli oltre trenta parlamentari del Movimento 5 Stelle che hanno chiesto chiarimenti ai ministri dell' Ambiente e delle Infrastrutture sulle procedure adottate dal presidente Spirito; tuttavia avendo letto delleloro legittime preoccupazioni ritengo in tutta franchezza di potercondividere pienamentei contenuti delle loro istanze. E come me a condividere le preoccupazioni sul progetto messo in campo da Spirito, sono tutti gli armatori, invero un po' spaventati dagli atteggiamenti minacciosi che il presidente assume nei confronti di quelli che non si dichiaranoin accordo con lui. Vi pare possibile che per un restyling di una stazione di transito, come quella del Beverello, che conta milioni di passeggeri, debba essere interclusa un' area pari all' 80% di quella operativa? Eppure di fortunate operazioni di riqualificazione ne abbiamo viste qui a Napoli, alla Stazione Centrale come a Capodichino e nessuno ha mai immaginato di impegnare la quasi totalità delle aree. Considerazioni, queste, esposte in tempo utile ma assolutamente non tenute in debito conto, neanche quando per tutelare la sicurezza dei passeggeri noi operatori abbiamo chiesto un incontro con il Prefetto che non ci è mai stato accordato.
Motivo per il quale resta inutile ogni confronto di facciata al tavolo di partenariato.
Come pure risibilisono anche le altre dichiarazionirese dal presidente Spirito, che tenta di offrireuna rappresentazione assolutamente distorta della realtà quando riferiscedi «un' azione di deciso cambiamento che è stata avviata nel porto di Napoli». Di cosa parla Spirito?
I fattidimostrano il contrario. Spirito nel dicembre 2015, appena designato dal ministro Delrio,ha trovato un porto che, nonostante i 1200 giorni di commissariamento e le continue disattenzioni della politica, era già riuscito a recuperare grazie anche agli sforzi dei suoi operatori i livelli di traffico ed i fatturato del 2008, superando queldeclino causatodalla devastante crisi economica. Ha trovato - a Napoli come a Salerno - cospicui finanziamenti per investimenti su infrastrutture.
Ha trovato gare avviate dai Commissari (tra cui l' escavo dei fondali). Ha trovato appalti già assegnati, per procedure giàavviate dai Commissari, che necessitavano solo del perfezionamento dei contratti. Ha trovato un piano regolatore portuale già adottato che aveva acquisito anche l' approvazione unanime del consiglio comunale di Napoli.
Ed ha anche trovato un progetto, quello delterminal Beverello, più noto come progetto Nausicaa, avviato nel lontano 2004 e che aveva già consumato infruttuosamente milioni di euro di soldi pubblici.
In cosa consiste dunque l' azione di deciso cambiamento?Quali sono i nuovi e diversi progetti messi in campo? Dove sono i cantieri aperti e produttivi e quelli disincagliati? Le uniche attività operative sono quelle che per forza di cose sono naturalmente maturate, come è il caso dei lavori di escavo, che risolveranno solo in minima parte i problemi del porto, pure in fortissimo ritardo rispetto alle aspettative e comunque determinate da programmi, finanziamenti e progetti dei predecessori di Spirito. Tutto qui.
Forse il cambiamentodobbiamo intravederlo nella programmazione del Masterplan del porto di Napoli, che prevede una colmata di ampliamento verso San Giovanni a Teduccio e che potrebbe costare non meno di un miliardo di euro, priva di qualsiasi forma di copertura economica, di analisi costi-benefici e di qualsivoglia autorizzazione. Forse il cambiamento dobbiamo intravederlo nella realizzazione del raddoppio dell' edificio, un tempo sede della Magazzini Generali, per ospitare l' Università Partenope, quando invece il Piliero più ragionevolmente potrebbe ospitare i traghetti per le isole del golfo avvicinadoli al Beverello ed alla stazione della metropolitana, con enorme vantaggio per i pendolari.Oppure il cambiamento dobbiamo intravederlo nelle linee urbane dell' ANM che si sono innestate nel traffico già caotico del porto?
Eppure,in uno scenario così imbarazzante, connotato da una lentezza straordinaria nella spesa delle risorse rese disponibili dall' Unione Europea, Spirito trova il tempo e lo spazio (ed il coraggio, oserei dire) per deridere un folto gruppo di parlamentari che si chiede come mai un' opera così impattante per

il territorio, al Beverello, in un contesto così singolare e straordinario, possa essere realizzata in assenza di una valutazione di impatto ambientale.
Che il porto di Napoli abbia altre priorità, in termini di manutenzione, non è certo una novità. Chiedetelo ai tanti operatori, ai turisti in transito ed ai passeggeri che ogni giorno percorrono in lungo e in largo il nostro porto. A questi ed a voi operatori della informazione, il compito di suggerire al Presidente Spirito le priorità degli investimenti, ovviamente dopo la realizzazione della catena montuosa progettata da archistar di livello europeoal Beverello. Sono certo che la commissione chiamata dal Ministro Toninelli per la rivalutazione delle analisi costi-benefici su progetti già finanziati dal Ministero, tra cui il terminal Beverello, si precipiterà a complimentarsi con Spirito per le attività e le analisi messe in campo.
Raffaele Aiello Presidente ACAP Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei Rappresentante degli armatori al Tavolo di partenariato presso l' AdSP di Napoli.

PORTO DI NAPOLI: CODE CRONICHE PER I TIR?

Trasportounito denuncia inefficienze del terminal

Un duro attacco per i ritardi che si verificano ai varchi doganali per i mezzi pesanti

NAPOLI – L'accusa è pesante, ma documentata: code di chilometri, tempi di attesa che continuano a crescere, extra costi ormai insopportabili a carico delle aziende di autotrasporto. Sono queste le conseguenze - scrive Trasportounito - di un'inefficienza ormai cronicizzata ai varchi del terminal container Co na. te co nel porto di Napoli.

A denunciare l'insostenibilità di una situazione di disagio che si protrarrebbe ormai da mesi è il segretario di Trasportounito Napoli, Attilio Musella. "Senza efficienza e livelli di funzionalità almeno standard le ambizioni del porto di Napoli di generare opportunità e lavoro sono destinate ad azzerarsi in un collo di bottiglia". Secondo Musella "è necessario intervenire sull'organizzazione del terminal, sugli investimenti in attrezzature adeguate, ma anche in una viabilità efficace con l'obiettivo di migliorare il flusso in-out del terminal ma anche di garantire all'autotrasporto cicli di lavoro produttivi e meno stressanti".

Secondo Trasportounito "l'Autorità di Sistema Portuale sembra essere distante dai problemi di ordine pratico legati all'operatività quotidiana". Di qui la decisione di avviare un confronto con le associazioni di categoria interessate e con i rappresentanti istituzionali sensibili ai reali problemi dell'economia reale del territorio.

La scorsa settimana la delegazione di Trasportounito Campania, condotta dal presidente di Napoli, Franco Annunziata, ha incontrato il senatore Sergio Vaccaro e il parlamentare alla Regione Campania, Gennaro Saiello, ponendo sul tavolo del confronto le principali difficoltà che il trasporto dei container affronta quotidianamente in un'infrastruttura portuale "che manifesta, specie nel settore container, una preoccupante involuzione sul terreno della competitività e dell'efficacia nei confronti di altri scali portuali".

Napoli, il manifesto di impegni di Conateco

Accordo con gli autotrasportatori. Più gate, spazi e mezzi meccanici. Meno burocrazia, estensione degli orari e nuovo trattamento dei container vuoti

Più gate, spazi e mezzi meccanici. Meno burocrazia, estensione degli orari e nuovo trattamento dei container vuoti. È il "manifesto di impegni" che il principale terminalista del porto di Napoli fa verso gli autotrasportatori, concordando con il sindacato dell'autotrasporto Fai una serie di interventi.

Si cerca di diminuire il traffico in entrata e uscita dal porto nelle ore di punta, caratterizzato da blocchi o attese molto lunghe, in fila, per gli autotrasportatori.

L'accordo è stato raggiunto nella direzione della Conateco, di proprietà Msc, tra l'amministratore delegato, Pasquale Legora De Feo, il gate manager Giuseppe Bracale e la delegazione della Fai composta da Antonio Pariante, Vincenzo D'Addio, Umberto De Falco, Bartolo Migliaccio e Vincenzo Prisco.

«Siamo molto soddisfatti», scrive la Fai in una nota, «a dimostrazione che solo attraverso il confronto è possibile trovare soluzioni produttive per l'intera filiera portuale a sostegno dell'"industria porto Napoli", che allo stato attuale rappresenta il polo produttivo più importante del Mezzogiorno. Pur consapevoli – conclude - che tale protocollo di intesa non rappresenta la soluzione a tutti i problemi attualmente esistenti».

Il manifesto degli impegni di Conateco

• Conateco si impegna a rendere operativi in maniera continuativa numero 5 gate per le operazioni import/export

• Conateco si impegna a mantenere operativi 10 mezzi meccanici (carrelli) e ha annunciato un piano di investimenti di medio periodo di importante entità

• Per lo stoccaggio dei vuoti di 20' è stata individuata, di concerto con l'Autorità Portuale, un' ulteriore area operativa (Calata Marinella) per decongestionare l'attuale situazione di Soteco

• Conateco si impegna ad essere parte garante e operativa per l'eliminazione della procedura cartacea per il ritiro dei vuoti da Soteco

• Per i contenitori Reefer (frigo) sarà garantita l'apertura del gate fino alle ore 20.00

• Sarà garantita fino alle ore 24.00 l'apertura del gate nelle giornate del venerdì per consentire il regolare deflusso delle operazioni Import/Export, tale giornata potrà essere variata in funzione dei traffici previsti su nostra esplicita richiesta

• Conateco individuerà nei prossimi mesi un'area esterna dedicata alle operazioni di export vuoti/full con operatività h24 in modo da decongestionare l'operatività all'interno del Porto

• Sarà inoltre consentito il ricarico dei contenitori vuoti in Soteco con la stessa procedura che si utilizza attualmente per Conateco

• Al fine di aumentare la produttività e l'efficienza, Conateco si impegna a monitorare la tempistica del cambio turno del proprio personale, che talvolta risulta essere macchinosa e strumentalmente lunga

Adsp MAM: lunedì premiazione di "Light tales"

BRINDISI – Lunedì 22 ottobre alle ore 9.30, nella sala riunioni dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale, uffici di Brindisi piazza Vittorio Emanuele II n. 7, si svolgerà la premiazione del concorso di idee "Light tales. Via Del Mare 2.0", finalizzato a rendere via Del Mare, a Brindisi maggiormente attrattiva, tramite installazioni luminose e pannelli luminosi artistici.
Una commissione tecnica costituita da Francesco Di Leverano, dirigente dell'AdSP, Gaetano Padula, dirigente del Comune di Brindisi e da Annalisa Di Roma, docente presso il Politecnico di Bari, ha valutato i 10 elaborati pervenuti, individuando i tre vincitori.
Nel corso della conferenza stampa, cui parteciperà anche il sindaco di Brindisi Riccardo Rossi, il presidente dell'AdSP, Ugo Patroni Griffi, premierà i vincitori. Al primo classificato sarà attribuito un premio di 10.000 €, al secondo classificato un premio di 5.000€, mentre al terzo classificato un premio di 2.500 €.
Successivamente, si metterà in opera il progetto risultato vincitore, realizzando installazioni luminose che arricchiranno il nuovo impianto viario di via Del Mare, con particolare riferimento alla sua barriera metallica di separazione dell'ambito portuale ad accesso riservato da quello urbano a libero accesso pubblico, pedonale e veicolare.

Gazzetta del Sud

Il Porto di Gioia Tauro sotto i riflettori a Venezia

Illustrate le diverse opportunità legate alla Zes

Reggio Calabria Ha fatto tappa a Venezia il roadshow che Confindustria Reggio Calabria, in collaborazione con Unindustria Calabria, sta conducendo su tutto il territorio nazionale per promuovere le opportunità legate a Gioia Tauro e, in particolare, alla Zona economica speciale quale attrattore di investimenti e contesto di riferimento per le politiche di crescita e sviluppo economico e occupazionale. Nella sede di Confidustria Venezia - Rovigo, nell' ambito degli eventi promossi dallo sportello Internazionalizzazione dell' associazione degli industriali reggini, guidato da Mariella Costantino, si sono confrontati il presidente di Confindustria Reggio Giuseppe Nucera, il vicepresidente della Giunta regionale della Calabria Francesco Russo e il vicepresidente di Confindustria Venezia-Rovigo con delega alle relazioni industriali Luca Fabbri.

«Gioia Tauro ha una posizione strategica baricentrica nel Mediterraneo - ha affermato Nucera - e costituisce sempre più, un punto di riferimento nella strategia dei rapporti commerciali dell' Italia con i paesi della sponda sud del bacino del Mediterraneo e, quindi in seguito all' allargamento del canale di Suez, potrebbe diventare lo snodo principale per il trasporto merci su acqua in Europa, dunque una porta d' ingresso per l' Italia. Si tratta pertanto - ha aggiunto - di un sito strategico in grado di generare vantaggi rilevanti, innanzitutto di natura logistica, per le imprese, ma anche ricadute estremamente positive sotto il profilo degli investimenti possibili, mediante la realizzazione di propri insediamenti che nell' area di Gioia Tauro sono favoriti da agevolazioni fiscali e da un deciso snellimento delle procedure burocratiche e amministrative».

Ad accendere i riflettori sulle diverse azioni avviate dalla Regione Calabria in materia di sviluppo territoriale e rilancio dell' economia locale, è stato l' assessore regionale alla logistica Francesco Russo: «Si tratta di azioni che possono essere di carattere generale, riguardare interventi specifici o interessare ricerca e sviluppo». Un consistente "pacchetto" di misure che si traducono «in strumenti diffusi su tutto il territorio e strumenti territorializzati. Le azioni riguardanti la ricerca e lo sviluppo prevedono finanziamenti diretti alle Università e finanziamenti tramite avvisi pubblici alle imprese per ricerca e innovazione».

«Abbiamo ascoltato con grande attenzione» - ha concluso Luca Fabbri che ha fatto gli onori di casa evidenziando in chiusura attenzione per «le possibili partnership che le nostre imprese potrebbero trovare nell' area in questione».

a. m.

Fiera di Messina, bando internazionale e cinquant' anni di concessione

L' Autorità portuale ci riprova e stavolta ha accanto il Comune. Il bando internazionale per la gestione della Fiera sarà presentato il mese prossimo e segnerà una nuovo tentativo di dare un futuro ad un area di oltre 60.000 metri quadri, un gioiello in pieno centro città, come riporta un servizio sulla Gazzetta del Sud in edicola. Dopo l' ultima riunione fra Authority e Palazzo Zanca è emersa la convergenza sull' offerta da presentare ai player internazionali del settore turistico-navale. Il primo tentativo di mettere a reddito la cittadella è andato a vuoto perché l' anno scorso nessuna offerta arrivò, nella sorpresa generale. In forza di quella occasione persa, adesso l' ente di via Vittorio Emanuele ha preparato una cornice diversa entro cui si svilupperà il bando. Ci sono almeno tre differenze sostanziali fra il nuovo ed il nuovo. La prima è quella legata ai tempi della concessione che passano da 20 a 50 anni. Una gestione più lunga garantirà tempi di rientro dall' investimento iniziale (ma anche utili) decisamente più comodi. Poi il vero valore aggiunto, quello che dovrebbe rendere molto appetibile la Fiera di Messina. © Riproduzione riservata.

CMdB denuncia:stavolta d' accordo con il Comune

svendere la Fiera e chiudere altri pezzi di fronte mare: l' Autorità Portuale ci riprova

Svendere la Fiera e chiudere altri pezzi di fronte mare: l' Autorità Portuale ci riprova. E stavolta d' accordo con il Comune La nostra città, denuncia il movimento Cambiamo Messina dal Basso, sembra si stia abituando ai ricatti ideologici: "o si fa come dico io o l' alternativa è mandare tutto in rovina (o lasciare le cose nello stato pietoso in cui stanno)". Si veda, in proposito, il caso del cosiddetto "Salva Messina", con una narrazione zeppa di criticità e assenza di alternative assolutamente non rispondente al vero.E' quello che sta accadendo nuovamente in merito alla gestione della Fiera, con il protagonista di sempre, ovvero quell' Autorità Portuale che ne detiene la gestione per un' assurda interpretazione di un decreto ministeriale, messa in discussione solo dalle azioni del nostro movimento e dell' Amministrazione Accorinti, unici soggetti a ritenere che a gestire quest' area dovessero essere i cittadini/e messinesi e non qualche tecnico nominato da Roma.L' Autorità Portuale, ovvero il soggetto responsabile dello stato di degrado e abbandono in cui lo spazio versa da anni, della chiusura alla libera fruizione di padiglioni, spazi esterni e della rovina del Teatro in Fiera, ripropone ancora una volta la stessa soluzione di sempre, ovvero un bando per un soggetto unico che gestisca tutta l' area fieristica, l' ex gasometro e il Teatro in Fiera (se mai verrà ristrutturato, dopo anni di promesse). Stavolta, però, con durata di 50 anni, anziché "solo" 25 ed includendo ancora più aree. Nel 2016 il bando fu emanato dall' Autorità Portuale nonostante la contrarietà dell' Amministrazione Accorinti e andò deserto. Oggi ci si riprova, peggiorando ulteriormente la situazione e, a quanto apprendiamo dalla stampa, con l' avallo dell' Amministrazione De Luca. Davanti al ricatto del "o si fa così o tutto resta com' è" noi però non ci stiamo. Le soluzioni alternative esistono, e sono quelle proposte dalla cittadinanza nel corso degli anni, con una gestione condivisa dello spazio da parte di più soggetti, offrendo così possibilità concrete di spazi in chiave aggregativa, culturale, turistica e di sviluppo economico al tessuto dei piccoli e medi imprenditori cittadini, agli operatori culturali e sociali della città. Sta qui la differenza tra chi, come noi, vuole proporre opportunità di sviluppo per Messina e chi, invece, desidera solo svendere spazi pregiati del nostro fronte mare a un unico soggetto, da individuare attraverso un bando costruito in gran segreto dall'

Autorità Portuale, con l' avallo dell' Amministrazione De Luca. Partecipazione non è pubblicare la propria agenda su Facebook, ma ascoltare realmente la voce dei cittadini e delle cittadine su questioni dirimenti.Che siano i responsabili di anni di degrado e abbandono a dire che questa è l' unica soluzione per rilanciare questo spazio farebbe quasi sorridere, se non fosse un oltraggio alla città. Che tutto questo avvenga nel silenzio o, peggio ancora, con l' approvazione dell' Amministrazione De Luca è intollerabile. La Fiera e il fronte mare devono essere restituiti alla fruizione libera di tutti/e i/le cittadini/e messinesi, non svenduti a qualche imprenditore di fuori per soddisfare esclusivamente le esigenze dei pochi che potranno permettersi di accedere a questi spazi privatizzati.

Giornale di Sicilia

Segreteria Cgil

Mastroeni verso la conferma «Il lavoro è diritti e sviluppo»

Secondo giorno di congresso oggi per la Cgil. Il segretario Giovanni Mastroeni si avvia verso la riconferma sul tema «Il lavoro è diritti, inclusione, sviluppo nella provincia di Messina». «Centrali per lo sviluppo e l' occupazione nel territorio messinese alcune questioni: sedicesima Autorità di sistema portuale per cui la Cgil Messina chiede di avviare le procedure con interventi che devono essere realizzati che superano le scelte della legge Del Rio - ha sottolineato Mastroeni - e il tema della Zona economica speciale, importante risultato che va raggiunto e che potrà consentire la realizzazione di nuovi insediamenti di vari settori produttivi che possono realizzare nuovo sviluppo». Mastroeni ha parlato inoltre dell' importante esperienza dei lavoratori del «Birrificio Messina» che sono stati salutati dal congresso. Diversi i contributi dei rappresentanti delle autorità e delle organizzazioni sociali, professionali, produttive.I lavori della prima giornata si sono conclusi nel pomeriggio dalla segretaria regionale Monica Genovese. Oggi dopo l' intervento della segretaria nazionale Fracassi, l' elezione degli organismi sindacali e del segretario generale. (*ACAF*)

Gazzetta del Sud

Ampliamento banchina Investimento strategico

Spazio a navi da crociera e operazioni commerciali

milazzo L' Autorità portuale ha riconfermato la dotazione di 7 milioni di euro nel Piano delle opere triennali 2017-2020 e ha definito il progetto - spesa circa 450 mila euro - per dar corso agli interventi finalizzati all' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino, preceduto dal molo Marullo e dal cosiddetto "terzo lotto".

L' intervento - cosi come spiegato nella relazione tecnica - è volto all' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino. Si andrà a modificare l' attuale conformazione oggi costituita da un tratto rettilineo di lunghezza pari a circa 300 metri oltre a un dente in testata di lunghezza pari a circa 20 metri. In atto opera come banchina di ricovero per i rimorchiatori del porto e accoglie sia le navi ro-ro che le navi da crociera.

La limitata larghezza del molo foraneo impedisce, di fatto, un comodo utilizzo del banchinamento e ciò in particolare ne limita l' uso sia per le operazioni commerciali (benché allo scopo sia destinata un' altra banchina del porto) che, soprattutto, per gli accosti delle navi da crociera, non essendo possibile collocare comodamente le strutture ricettive per i passeggeri o i pullman.

È invece ancora in fase di affidamento lo studio di fattibilità dell' intervento che riguarda la realizzazione di una infrastruttura portuale atta a garantire gli ormeggi di navi da crociera all' esterno del molo foraneo i cui lavori erano già previsti nel Pot 2014-2016 per un importo presunto pari a un milione di euro.

Lo scalo mamertino - evidenziano all' Authority - non dispone di banchine idonee ad ospitare comodamente navi da crociera di lunghezza superiore a 220-240 metri e poiché il mercato del crocierismo richiede navi di dimensione sempre maggiore e lo standard minimo per le principali compagnie è pari a circa 250 metri, il porto di Milazzo è oggi meno "spendibile" su questo mercato e sino ad ora ha potuto ospitare solo navi di piccole dimensioni. Anche se l' ipotesi della sosta in rada non è mai stata tenuta in considerazione dall' Autorità portuale nonostante le pressioni e le richieste della classe politica locale.

Nella nuova pianificazione di sviluppo del crocerismo, l' Autorità portuale ha già immaginato per il porto mamertino la realizzazione di un pontile, con struttura metallica, finalizzato all' imbarco e sbarco dei passeggeri con un percorso da realizzare presso la congiungente del molo foraneo ed il vecchio molo Marullo (limitrofo vecchio fanale verde).

Una scelta a cui servono condivisione e numeri

La scelta dell' amministrazione De Luca è talmente netta e convinta che ben 25 dei 37 milioni che si risparmieranno dal porto d i Tremestieri vengono investiti su di essa. Ben 8 di questi - almeno 8 - serviranno solo a smantellare la linea ferrata e tutto ciò che la circonda. Una spesa importante, rispetto ad una decisione ancora più importante, che incide pesantemente sul futuro della città. E che per questa dovrebbe avere una condivisione più ampia possibile. Quando fu istituito, si passò da un voto in consiglio comunale: nel 1996 l' Aula del tempo inserì il tram nel piano triennale opere pubbliche, avallando l' accordo di programma tra Comune e Provincia e dando il là al percorso.
Oggi una decisione del genere non può essere assunta in solitaria dall' Amministrazione. Anche perché non solo è legittimo pensare che quei 25 milioni potrebbero essere utilizzati diversamente. Ma è necessario porsi la domanda di fondo: Messina ha davvero bisogno dell' eliminazione del tram? È questa la scelta giusta per migliorare viabilità e trasporto pubblico in una città che decise, alla fine degli anni '90, di fare un investimento non certo ventennale ma a più lunga scadenza? E i numeri giustificano questo clamoroso passo indietro, in un momento storico in cui invece il resto del Paese va in direzione opposta (l' estensione della linea tranviaria è aumentata, in Italia, quasi del 5% nell' ultimo anno, edi i casi di Firenze e Palermo)?
Si è sempre detto, giustamente, che il peccato originale della linea tranviaria messinese sta nel percorso, modificato rispetto a quello originario con la scellerata scelta di spostarlo da via Garibaldi alla cortina del porto. Ma allora perché non approfittare di questa improvvisa dotazione economica (i 25 milioni) per rimediare a quell' errore madornale? Ultimo quesito: che fine faranno gli 11,4 milioni ottenuti dal Cipe nell' inverno scorso proprio per il restyling della linea tranviaria e di alcuni mezzi?
Dall' evento facebookalla mobilitazionedi semplici cittadini Prima rigaseconda rigaterza riga.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE (GU Parte Seconda n.123 del 20-10-2018)

Istanza di concessione demaniale marittima Il Presidente dell' Autorita' di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale, ai fini di cui all' art. 18 del Regolamento per l' esecuzione del Codice della Navigazione, rende noto che la societa' Gruppo Ormeggiatori del Porto di Augusta Societa' Cooperativa, con istanza del 7 aprile 2016 e successiva integrazione dell' 11 giugno 2018, ha chiesto il rilascio di una concessione demaniale marittima, ex art. 36 Cod. Nav., per la durata di anni 15 (quindici), concernente il fabbricato di pertinenza demaniale marittima denominato «La Ferla», sito nella vecchia darsena mercantile del Comune di Augusta, allo scopo di adibirlo a sede amministrativa e spogliatoi del gruppo.
Si invitano tutti coloro che potessero avervi interesse a presentare per iscritto, entro il perentorio termine di 30 (trenta) giorni consecutivi dalla data di pubblicazione del presente avviso, quelle osservazioni ritenute opportune a tutelare i propri diritti ed interessi legittimi. Nell' ambito di tali osservazioni potranno essere formulate anche proposte di utilizzo alternativo dei predetti spazi in funzione di massimizzazione dei traffici marittimi e dell' impiego di personale.
Con avvertenza che trascorso il termine stabilito non sara' presa in considerazione alcuna proposta ulteriore, non sara' accettato alcun reclamo e si dara' ulteriore corso alle pratiche inerenti la concessione richiesta.
Le eventuali istanze in concorrenza con quella in argomento dovranno essere presentate, a pena di inammissibilita', all' Autorita' di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale, Porto di Augusta, entro il medesimo perentorio termine indicato per la formulazione di osservazioni.
La domanda e la documentazione che la correda sono disponibili per la consultazione presso l' Ufficio Demanio del Porto di Augusta, sito presso il porto commerciale, c/da Punta Cugno - 96011 Augusta (SR).
Il presidente avv. Andrea Annunziata TU18ADG10434.

Il Sole 24 Ore

Viaggio negli studi di architettura/3 Vinta la gara per il porto di Palermo

Valle 3.0 si focalizza su mobilità e ospedali

Compie tre anni la società Valle 3.0, la srl costituita da Emanuela, Maria Camilla e Silvano Valle, con il padre Gilberto. Con base a Roma, fa tesoro di oltre 60 anni di esperienza nell' architettura, nell' ingegneria civile, nell' urbanistica e nei trasporti, e che cavalca l' onda delle nuove tecnologie e di processi innovativi (Bim in primis).
L' investimento puntuale sul tema delle connessioni e dei nodi della mobilità ha portato Valle 3.0 ad aggiudicarsi in queste settimane il concorso indetto dall' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, per potenziare il porto di Palermo. La società romana era la mandataria della gara per un' opera da 78 milioni di euro e il progetto prevede la costruzione di un "edificio-interfaccia" di oltre 5mila mq - nell' idea di un Giano Bifronte che si relaziona sia con il tessuto urbano che con l' acqua - un nuovo edificio di 25mila mq e un terminal crociere di quasi 13mila mq .
Per clienti pubblici e privati, Valle 3.0 segue tutte le fasi del processo, con servizi integrati che comprendono studi di fattibilità, elaborazione di progetti esecutivi, direzione lavori e sicurezza. Fatturato in crescita: 520mila euro nel 2016 e 1 milione di euro in previsione per il 2018. Sul tavolo dello studio, con 4 soci e 16 collaboratori, ci sono una decina di progetti, di cui due sono concessioni per circa 240 milioni per la progettazione e costruzione, con la gestione per 30 anni, in ambito ospedaliero. Si tratta di due strutture di nuova costruzione in Calabria, l' Ospedale della Sibaritide e l' Ospedale di Gioia Tauro (operazioni al ralenti legate alla crisi della Tecnis, ndr).
Lo studio sta anche lavorando per Enpam, per un intervento di retrofitting in un immobile di piazza Barberini, in corso di collaudo. Per Aeroporti di Roma firma il progetto per due palazzine a Fiumicino. Ancora, alle porte di Mantova, a ridosso del centro storico gli architetti sono impegnati nella riqualificazione di un' area privata dove sono previste abitazioni e una residenza sanitaria di 11mila mq, al posto di una vecchia fabbrica di ceramica.
«Abbiamo già consegnato l' esecutivo e si sta scegliendo l' impresa che dovrà partire con i lavori entro il mese di ottobre. È un progetto imprenditoriale - racconta Emanuela Valle - legato anche ad un' iniziativa pubblica inserita tra l' altro nel Piano Periferie».
Riqualificazione dell' esistente anche a Firenze, dove per conto del nuovo proprietario, il gruppo Interparking, Valle 3.0 è stato incaricato del recupero e la messa in sicurezza del parcheggio in Borgognissanti, il più antico della città, una struttura in stile Liberty realizzata su idea di Pier Luigi Nervi alla fine degli anni '20.
Nell' evoluzione del mestiere, il mercato si costruisce anche insieme ai potenziali clienti: «Capita di doverli prendere per mano - spiega Silvano Valle - facendo considerare loro l' ipotesi di nuovi progetti, valutando insieme i piani finanziari». E su questa linea lo studio Valle 3.0 è al lavoro per indagare opportunità legate alla rigenerazione urbana, attraverso il driver degli impianti sportivi.

Il giallo dei piani dell'organico porto / FOCUS

Genova - Servono a mappare il lavoro sulle banchine e ai presidente per ottenere i premi sullo stipendio. Ma ogni Authority va in ordine sparso, così metodi - e costi - sono diversi. E spunta il caso Taranto.

Genova - Ognuno fa come gli pare. In fondo le linee guida comuni non ci sono (le avrebbe dovute diramare il ministero) e così le Authority portuali vanno in ordine sparso. «Io l'ho sempre chiesto, in ogni sede: serve una cabina di regia, anche per rendere omogenei i criteri» spiega **Andrea Appetecchia**, l'uomo delle ricerche e della analisi di Istituto Superiore di Formazione e Ricerca sui Trasporti. Sul piano dell'organico porto invece il governo sta alzando bandiera bianca. La volontà politica è cambiata, da Delrio a Toninelli, e manca personale negli uffici. Così alcune Authority hanno preferito fare con le risorse interne, altre affidandosi a consulenze e poi c'è il caso Taranto.
Il piano organico porto è fondamentale per capire lo stato dell'arte del lavoro sulle banchine e la sua evoluzione nel periodo dei prossimi tre anni. A Genova, ad esempio, serve anche per capire il futuro della Culmv. Anche per i presidenti dei porti è un passaggio importante: è inserito negli obiettivi da raggiungere per ottenere i premi sullo "stipendio". E così adesso molti hanno fretta. I termini erano già stati prorogati, forse arriverà un ulteriore slittamento della presentazione, ma la scadenza al momento è per la fine dell'anno.
Chi ha scelto di scrivere il piano organico porto con i propri dipendenti, lo sta facendo in economia: basta un questionario e una domanda ai terminalisti: «Assumerete da qui a tre anni nuove unità di personale?». Facile, ma non esattamente dettagliato, come spiega Appetecchia.
Molti si avvalgono di consulenti che (La Spezia, ad esempio)per aiutare i propri dipendenti il percorso. In questo caso l'amministrazione pubblica deve sostenere un costo, che spesso non va oltre le poche decine di migliaia di euro.
E poi c'è il caso Taranto. L'Authority pugliese ha deciso di bandire una gara perchè, come scritto nei documenti pubblicati on line, non esistono le risorse interne in grado di scrivere il documento. Così prima ha individuato 5/6 soggetti che potessero redigere il piano dell'organico del porto all'interna di una lista "certificata" dalla pubblica amministrazione, il Mepa: «Non abbiamo sorteggiato» spiegano dall'ente.

Tra questi sono stati scelti «con una procedura che ci ha permesso di andare più velocemente, pur rimanendo dentro le disposizioni delle legge» come spiega il segretario generale Fulvio Lino Di Balsio, «i principali consulenti del mercato: Deloitte, Pwc, e Ernst & Young ad esempio». **Il valore della gara è di 100 mila euro. Una cifra che non è passata inosservata, visto che gli altri porti hanno speso anche 10 volte meno. Anche la velocità con cui l'Authority ha affidato l'incarico, è sembrata inusuale rispetto ai tempi sempre biblici degli enti pubblic i . Il segretario ribadisce di aver scelto il percorso più celere, mentre sulla cifra «bisogna considerare che dentro c'è anche la formazione che partirà all'inizio del 2019».**

C'è poi un ulteriore passaggio che ha fatto parlare radio banchina a lungo negli scorsi giorni: **Fulvio Di Blasio** ha lavorato sino a maggio dell'anno scorso per Ernst Young, la società che alla fine si è aggiudicata («con uno sconto del 10/15%» spiega il segretario generale) la gara indetta dall'Authority: «Non c'è nessun problema di opportunità: è il mercato - spiega Di Blasio - Ey è una delle principali società di consulenza al mondo. E poi, in quanto responsabile anche dell'Anticorruzione, io non posso nè partecipare nè firmare nulla». Le offerte arrivate sarebbero state «diverse» come spiega il segretario.