



Primo piano:

Riforma dei porti (Avvisatore Marittimo)

Dai Porti:

Genova:

"...La storia infinita del nuovo terminal Ronco-Capena..."
(Il Secolo XIX)

Ancona:

"...Potenzia la banchina per Msc Sinfonia..."
(Avvisatore Marittimo)

Civitavecchia:

"...Auto ad impatto zero anche per Port Mobility..."
(Civonline)

Palermo:

"...Vicari, rilanciare il porto..." (Ansa)

Notizie da altri porti nazionali ed internazionali

Focus

- **Crociere** (L'Informatore Navale, The Medi Telegraph, Ansa)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Informare

Lloyd's List

Parlamento Ue approva bozza su servizi tecnico-nautici

L'Europa riforma i porti

Viene lasciata autonomia ai singoli Stati membri. Abbandonata la liberalizzazione dei servizi. Più trasparenza su tariffe e fondi pubblici. Deputati europei: non è possibile un singolo sistema

Bruxelles. (Paolo Bosso). È ancora presto per dirne una normativa unica dei porti dell'Unione europea. Il Parlamento Ue ha votato un pacchetto di emendamenti contenente «proposte di regolamento» su servizi tecnico-nautici, finanziamenti alle opere, condizioni di lavoro e formazione. Misure per lo più improntate alla trasparenza nella gestione dei fondi e nella fissazione dei prezzi delle tariffe, abbandonando la linea iniziale che prevedeva una normativa unica per tutti, a cominciare dalla liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio e ormeggio), il cui progetto di riforma risale a qualche anno fa (ne abbiamo scritto nel 2012). Allora le intenzioni della Commissione Ue erano quelle di liberalizzare l'accesso al mercato nella fornitura dei servizi portuali, per esempio obbligando tutti i porti a pubblicare i bandi nell'affidamento delle concessioni. La decisione del Parlamento europeo stabilisce e invece che un singolo sistema non è appropriato, conside-

rando che il sistema dei trasporti marittimi dell'Ue comprende molti modelli differenti, riferiscono i deputati in una nota. I modelli di gestione esistenti di ogni singolo Stato membro verranno così mantenuti. Ora la palla passa al Consiglio europeo, presieduto da Donald Tusk, che dovrà formulare il testo finale. Una volta redatto, il Parlamento Ue lo voterà e, se favorevole, lo ratificherà «si prevede entro l'anno» in una serie regolamenti giuridicamente vincolanti per tutti gli Stati membri.

«Siamo stati in grado di respingere un forzato libero mercato dei servizi portuali. Soprattutto in nome dell'incolumità e della sicurezza delle persone, i porti devono essere in grado di decidere la propria organizzazione dei servizi portuali», ha affermato Knut Flerkenstein, uno dei relatori della bozza, deputato tedesco per la Spd. «Per la prima volta -ha aggiunto-, nel corso delle lunghe discussioni sul pacchetto abbiamo avuto con noi

segue in ultima pagina

L'Europa riforma

i rappresentanti dei porti, dei gestori dei terminali e dei sindacati». Per la prima volta ha infatti partecipato un "Comitato consultivo degli utenti portuali" che dovrebbe essere permanente.

Requisiti minimi per i servizi tecnico-nautici. Il Parlamento europeo è favorevole a istituire norme comuni per gli Stati membri e per i gestori dei porti che desiderano limitare il numero di fornitori di servizi, fissare requisiti minimi o fornire loro stessi i servizi in qualità di «operatore interino».

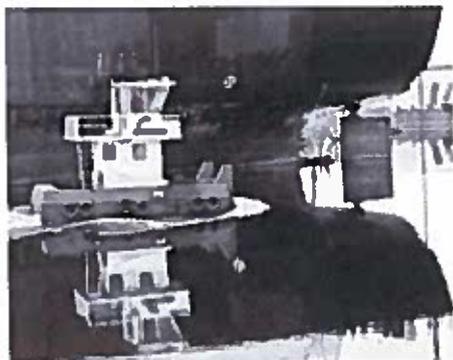
Nella bozza del Parlamento Ue i requisiti minimi dei servizi tecnico-

nautici si limitano alle qualifiche professionali volte a soddisfare sicurezza, esigenze ambientali e norme sociali nazionali. L'elenco dei casi giustificati in cui la fornitura di servizi può essere limitata include «la scarsità di spazio sulla costa», caratteristiche del traffico portuale e la necessità di fornire le operazioni portuali in modo «sicuro, protetto ed eco-sostenibile».

Trasparenza. Deve essere istituita una contabilità separata per i finanziamenti con fondi pubblici. Per prevenire gli abusi dei prezzi in assenza di meccanismi di mercato, gli accordi tra fornitore e porto dovranno essere su tariffe non sproporzionate al valore economico dei servizi forniti

e vanno fissati in modo trasparente e non discriminatorio. Le tariffe per l'utilizzo delle infrastrutture portuali devono essere impostate «in relazione alla propria strategia commerciale e di investimento del porto». Gli Stati membri devono designare uno o più organismi indipendenti per gestire i reclami.

Formazione e lavoro. Al personale dei porti vanno concesse le condizioni di lavoro nazionali, regionali o locali. Gli Stati membri devono garantire la loro formazione. Il Medi Telegraph riferisce che è rimasta la clausola sociale che obbliga il trasferimento del personale dei rimorchiatori. Il governo italiano aveva chiesto che la clausola fosse facoltativa.



PORTO DI GENOVA La storia infinita dell'incompiuta Ronco-Canepa

GENOVA. Tra i moli Ronco e Canepa, al confine con la foce del Polcevera, c'è un cantiere che rischia di non finire mai. Il terminal avrebbe dovuto essere pronto nel 2013, forse lo sarà nel 2020. **»**
«Colpa dei problemi di Coopsette».
GALLOTTI >>> 9

«TUTTA COLPA DEI PROBLEMI DI COOPSETTE»

Porto di Genova, la storia infinita del nuovo terminal Ronco-Canepa

L'infrastruttura, progettata nel 2009, rischia di essere consegnata solo nel 2020

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Non c'è solo Calata Bettolo nella lista delle grandi opere che avrebbero dovuto rivoluzionare i moli di Genova, e che sono invece, ad oggi, incompiute.

Nella visione strategica a cui ha dato impulso anche l'ex presidente del porto Luigi Merlo, oggi consulente del ministro Delrio, a Sampierdarena sarebbero dovuti sorgere due moderni terminal container: uno è Bettolo a Levante, l'altro è quello che dovrebbe nascere dal riempimento tra i moli Ronco e Canepa, al confine con la foce del Polcevera, dove operano i Messina. Il cantiere rischia però di non finire mai. Nel cronoprogramma originario (del 21 dicembre del 2009 e inserito nel bando di gara nell'ottobre dello stesso anno), il termine del riempimento era indicato a novembre 2013. Sul sito internet dell'urban center del Comune di Genova è previsto per il 2014. Sul portale infrastrutture della Regione c'è invece un'altra data: 31/12/2015. «A ottobre dello scorso anno la tabella era sostanzialmente rispettata - fanno sapere **»** - ma



L'area interessata dai lavori in un'immagine di Google Map

poi i problemi di Coopsette hanno fermato il cantiere». La previsione di fine lavori non c'è e non si può fare. Palazzo San Giorgio aveva segnato in agenda settembre 2016. Nemmeno questa data sarà rispettata: da ottobre è tutto fermo. Coopsette e Icam sono le due imprese che devono realizzare l'opera,

ALTRI RITARDI
L'ultima data
di consegna
ipotizzata
era settembre
2016

ma il colosso reggiano è in concordato e ad oggi è stata terminata solo una parte del completamento. Se tutti i guai si risolvessero per ipotesi domani, ci vorrebbero comunque altri 4/5 anni per la consegna del terminal a Messina e San Giorgio, i terminalisti che hanno ottenuto la concessione di un'area che vedranno chissà quando. Perché al ritardo per il completamento del riempimento, bisogna aggiungere altri 45 mesi di lavori per la pavimentazione, condizione necessaria per rendere operativo il terminal. Il costo dei lavori è di 16 milioni, come certificato dai piani delle opere del 2012, 2013 e 2014. L'ultimo elenco firmato da Merlo poco

prima di dimettersi, non comprende più quella cifra. Aggiunge però una nuova voce, sempre da 16 milioni, per la costruzione della nuova Torre piloti. Viene invece fatto riferimento a nuove risorse, ma per una sistemazione temporanea. Il finanziamento è però solo uno dei problemi relativi alla pavimentazione: perché per far partire i lunghi lavori servono una nuova gara o una variante al progetto originario. «In **»** discutono cosa fare da due anni» rivela una fonte. Palazzo San Giorgio conferma che una gara sarà fatta, ma tempi e modalità sono ancora da definire. Non è finita qui: per rendere davvero operativo il nuovo terminal, si dovrebbe procedere anche alla riqualificazione di un'area di 50 mila metri quadri, parte dell'attuale impianto ferroviario sul molo Ronco. Un altro anno di lavori, ma ad oggi non sono nemmeno stati previsti i finanziamenti. C'è la storia poi della pompa idrovora che si è rotta e ha scaricato il materiale che stava aspirando in mare, alzando così il fondale appena dragato. Ci si è messa pure la sfortuna su questa storia infinita, cominciata con la gara del 2009 e che solo un miracolo potrà far terminare nel 2020. Undici anni per tombare e asfaltare 63 mila metri quadri.

Ancona potenzia la banchina per Msc Sinfonia

Ancona. [redacted] di Ancona Investirà 350mila euro per il potenziamento della capacità d'ormeggio della banchina 15, con lo specifico obiettivo di garantire lo scalo quest'anno della Msc Sinfonia -lunga 275 metri, capienza 2.500 passeggeri e 650 membri d'equipaggio-, la più grande nave mai entrata nello scalo. Il progetto è sviluppato in collaborazione con Capitaneria di porto, Msc Crociere, piloti, ormeggiatori e rimorchiatori. La società olandese Royal Haskoning Dtv ha invece compiuto gli studi dinamici per individuare la soluzione migliore di ormeggio in sicurezza in tutte le condizioni meteorologiche. L'intervento prevede l'installazione di cinque nuove bitte, molto

segue in ultima pagina

Ancona potenzia

più performanti avendo resistenza al tiro fino a 150 tonnellate, contro

le 50 attuali, e di nuovi parabordi di dimensioni maggiori e più adatti a navi di così grandi dimensioni.

Per la stagione 2016 sono previsti

attualmente 34 approdi di navi da crociera tra aprile e novembre, di cui 18 della Msc Sinfonia, che scalerà per la prima volta il 27 maggio.

Auto ad impatto zero anche per Port Mobility



CIVITAVECCHIA - Dopo la Port Authority Security, anche Port Mobility, società di interesse generale dello scalo, dà il benvenuto alla nuova Citroen C Zero. La vettura, acquistata lo scorso 9 marzo, è interamente elettrica, con un'autonomia di 150 chilometri e una velocità massima di 130 km orari. Incredibilmente silenziosa, questa nuova Green Car, oltre a non emettere CO2 ha un impatto acustico pari a zero.

La nuova vettura, fortemente voluta dall'avvocato Edgardo Azzopardi, rappresenta una innovazione per il porto di Civitavecchia sempre più a impronta ecosostenibile.

“L'acquisto di questa prima macchina elettrica – dichiara l'avvocato Azzopardi, procuratore speciale per le relazioni istituzionali di Port Mobility – è significativo per la riqualificazione del porto, non soltanto per l'impatto ambientale che ne deriva. Nei prossimi mesi, per spostarci all'interno dell'area portuale, in sostituzione dei mezzi tradizionali, saranno disponibili altre green car. Riteniamosia necessario, ad oggi, accogliere soluzioni ecologiche, tra cui la mobilità elettrica, più congeniali a una concezione di risparmio energetico e tutela ambientale in cui intendiamo debba essere concepito lo storico porto di Civitavecchia.”



Infrastrutture: Vicari, rilanciare porto Palermo

Sottosegretario visita sede Guardia Costiera

14 marzo, 19:36

(ANSA) - PALERMO, 14 MAR - "La Capitaneria di Porto di Palermo e la Guardia costiera difendono e osservano il confine del sud Europa con risultati eccellenti che tutta l'Europa riconosce. Grazie al loro ruolo di baluardo rappresentano un riferimento indispensabile non solo per la realtà nazionale italiana ma soprattutto per la politica e la società europea.

Per riconoscere appieno tale ruolo e per accrescere le potenzialità della Capitaneria è necessario - e il mio impegno sarà assoluto - rilanciare da subito anche il porto di Palermo dopo la brutta pagina rappresentata dalla chiusura del molo". Lo quanto ha dichiarato il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti Simone Vicari in visita alla Capitaneria di Porto di Palermo.

"Tale rinascita - ha aggiunto il sottosegretario - dovrà per forza di cose passare anzitutto per la rivisitazione del piano regolatore generale e del porto turistico". "Grazie all'eccezionale lavoro della direzione marittima di Palermo - ha ricordato Vicari - nel solo 2015 in 336 interventi per la migrazione irregolare sono state salvate ben 44906 vite umane senza dimenticare i 308 interventi Sar (Search and Rescue) grazie ai quali 1525 persone sono state salvate in mare".



Porti cinesi, per la prima volta calano i contenitori

Pechino - Lo scorso febbraio, il traffico totale delle merci, ha registrato un incremento del 2,9%. Nel solo settore container è stata però registrata una flessione dell'1%.

Pechino - A febbraio il traffico dei porti cinesi ha registrato un incremento del 2,9% per un totale di 829,1 milioni di tonnellate di merci rispetto alle 805,9 milioni di tonnellate movimentate nel febbraio 2015. **I porti marittimi hanno movimentato 593,4 milioni di tonnellate (+3,3%) e i porti fluviali/inland 235,7 milioni di tonnellate (+1,9%).** Ningbo - Zhoushan ha movimentato 69,2 milioni di tonnellate (+13,2%), Shanghai 47,0 milioni di tonnellate (+3,8%), Tangshan 38,1 milioni di tonnellate (+11,5%), Qingdao 37,5 milioni di tonnellate (+2,0%), Dalian 36,4 milioni di tonnellate (+6,8%) e Tianjin 36,0 milioni di tonnellate (-5,3%). **Nel solo settore dei contenitori però, i porti cinesi hanno subito un calo dell'1% nel mese di febbraio, pari a 12,7 milioni di teu. Da anni non si registrava un segno meno in questo comparto.**



Porto di Los Angeles, automazione totale per il terminal TraPac

Los Angeles - La prima fase è stata completata da tempo. La seconda è entrata nel vivo a novembre, mentre il terzo e ultimo step sarà terminato entro al fine dell'anno.

Los Angeles - La prima fase è stata completata da tempo. La seconda è entrata nel vivo a novembre, mentre il terzo e ultimo step sarà terminato entro al fine dell'anno. **Per quella data il terminal TraPac del porto di Los Angeles sulla costa Ovest degli Stati Uniti, sarà la banchina più automatizzata degli Usa.** Secondo i vertici della società, sugli spazi che prima potevano movimentare 700 mila teu, già oggi il traffico ha raggiunto la cifra di 1,7 milioni di teu, grazie al nuovo equipment. Per il management del gruppo si tratta di un traguardo raggiunto sotto il profilo della produttività e della sicurezza per i lavoratori.



Turchia, più passeggeri nei terminal Gph

Genova - Il traffico dei crocieristi movimentato dai terminal del gruppo, lo scorso anno, è cresciuto del 10% attestandosi a 41 mila passeggeri.

Genova - I terminal gestiti dal gruppo turco Global Yatirim Holding, operati attraverso Global Ports Holding (Gph), hanno movimentato nel corso del 2015 un traffico maggiore di passeggeri trainati dalle crociere. Il traffico dei crocieristi movimentato dai terminal del gruppo è cresciuto del 10% attestandosi a 41 mila passeggeri. Global Yatirim Holding ha chiuso il 2015 con una perdita netta di circa 15 milioni di euro, in diminuzione rispetto alla perdita netta di 78,7 milioni di lire turche dell'esercizio annuale precedente. I ricavi sono cresciuti del 54,1%. All'incremento del volume d'affari registrato dal segmento hanno contribuito principalmente la crescita del traffico crocieristico, l'aumento delle tariffe e l'effetto dell'acquisizione della spagnola Creuers del Port de Barcelona.

Porti:Tangeri Med entra in lista porti ecosostenibili

Scalo marocchino ottiene marchio europeo EcoPorts

14 marzo, 14:20



> (ANSAMED) - TANGERI, 14 MAR - Tangeri Med entra a far parte dei porti ecosostenibili. Lo scalo marocchino ha infatti ottenuto il marchio 'EcoPorts' rilasciato dalla Espo, la European Sea Ports Organization, agli scali portuali che rispettano le norme di tutela ambientale. Nata nel 1993 su impulso della Commissione europea, della Espo fanno parte i principali porti europei, per studiare le problematiche legate alle attività portuali.

L'Informatore Navale

Crociere 2016-Proiezioni Cemar Agency Network:L'Italia si conferma 1°destinazione europea

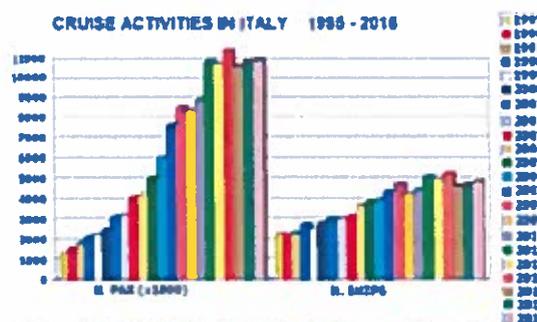
Stabile il mercato italiano, con un +0,37% in termini di passeggeri movimentati. A livello globale, il trend di crescita è invece estremamente positivo

Miami, 14 marzo 2016 - Anche per il 2016 l'Italia si conferma la prima destinazione europea per il settore delle crociere. E' quanto ha dichiarato questa mattina Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network di Genova, nell'ambito del Seatrade Cruise Global in corso a Fort Lauderdale fino a giovedì 17 marzo.

La più importante manifestazione del settore a livello internazionale è stata infatti l'occasione per presentare ufficialmente i risultati dell'analisi condotta ogni anno da Cemar Agency Network, con le proiezioni relative al mercato italiano delle crociere nell'anno appena iniziato, ottenute esclusivamente sulla base dei dati forniti dalle Compagnie. [cliccare per ingrandire](#)

[cliccare per ingrandire](#)

CONCENTRAZIONE TRAFFICO CROCIERE NEI PORTI ITALIANI ANNO 2016



Nonostante l'Italia si confermi prima destinazione europea per il settore crocieristico, le proiezioni di Sergio Senesi indicano una sostanziale stabilità del mercato italiano: il 2016 si chiuderà con 10.948.000 passeggeri movimentati (+0,37% rispetto al 2015) e

- segue

4.854 approdi (+2,88% rispetto al 2015).

La stabilità del mercato italiano non è in linea con il trend estremamente positivo del settore a livello globale: "Il mercato crocieristico conferma la solidità e l'appeal di sempre con un forte incremento a livello mondiale. Il prezzo del bunker è ai minimi storici e l'indebolimento dell'euro favorisce l'afflusso di crocieristi da Stati Uniti e Gran Bretagna - ha dichiarato Sergio Senesi -

L'Italia è però ferma ai numeri dello scorso anno, nonostante le nuove navi che usciranno a breve dai cantieri, il ritorno di alcune Compagnie e le numerose variazioni d'itinerario effettuate per eliminare gli scali del Nord Africa e della Turchia a causa dello scenario geopolitico". E aggiunge: "In Italia c'è troppa burocrazia e poca disponibilità a fare sistema. Si sente la mancanza di strategie comuni e di una regia nazionale volta a incrementare il traffico crocieristico nel Paese. Da anni denunciavamo le problematiche legate allo stop delle grandi navi a Venezia, che crea gravi difficoltà al settore, rallentando il traffico dell'intero Mar Mediterraneo. Da anni parliamo di Portofino, dove si attende il via libera per riavvicinare le navi al borgo, e dei problemi di banchine a La Spezia. Anche la stagione 2017 rischia di essere fortemente compromessa".

Sempre secondo le previsioni di Cemar Agency Network, al termine del 2016 saranno transitate nelle acque italiane 146 diverse navi da crociera contro le 151 del 2015, in rappresentanza di 52 compagnie di navigazione (51 nel 2015). I porti italiani coinvolti nell'attività crocieristica passano da 79 del 2015 a 73 che, in alta stagione, daranno origine a una movimentazione passeggeri con punte di oltre 75.000 unità al giorno. Per quanto riguarda i porti, Civitavecchia si conferma il principale porto crocieristico italiano anche nel 2016, con 2.310.000 passeggeri movimentati, seguita da Venezia (1.550.000 pax), Napoli (1.170.000), Genova (980.000), Savona (960.000) e Livorno (750.000): questi sei porti gestiscono, tutti insieme, oltre il 75% del traffico crocieristico nazionale. A seguire in ordine i porti di La Spezia, Palermo, Bari, Messina, Cagliari, Salerno, Olbia e altri 61 porti minori.

"Rileviamo infine il crescente e costante successo riscosso dai sistemi di prenotazione crociere online - conclude Sergio Senesi - ai quali gli utenti si rivolgono con sempre maggior frequenza e familiarità".



Crociere, l'Italia si conferma prima destinazione in Europa

Genova - Il trend mondiale è in forte crescita, il nostro Paese resta stabile. Senesi (Cemar): «Ancora troppa burocrazia e poca disponibilità a fare sistema».

Genova - **L'Italia si conferma prima destinazione crocieristica europea per il 2016 con 10.948.000 passeggeri movimentati. Ma mentre il trend mondiale è in forte crescita, l'Italia resta stabile (+0,37% rispetto al 2015).** «Il mercato crocieristico dimostra la solidità e l'appel di sempre, con un forte incremento a livello mondiale - dice **Sergio Senesi**, presidente di Cemar Agency network di Genova, presentando al Seatrade di Fort Lauderdale i dati dell'analisi annuale condotta dall'azienda -. Il prezzo dei bunker è ai minimi storici e l'indebolimento dell'euro favorisce l'afflusso di crocieristi da Usa e Gran Bretagna. L'Italia è però ferma ai numeri dello scorso anno, nonostante le nuove navi che usciranno a breve dai cantieri, il ritorno di alcune compagnie e le variazioni di itinerario effettuate per eliminare gli scali del Nord Africa e della Turchia».

Civitavecchia guida la classifica 2016 dei porti crocieristici italiani con 2.310.000 passeggeri movimentati, seguita da Venezia (1.550.000), Napoli (1.170.000), Genova (980.000), Savona (960.000), Livorno (750.000) e a seguire, in ordine, La Spezia, Palermo, Bari, Messina, Cagliari, Salerno, Olbia e altri 61 scali minori. I primi sei porti gestiscono tutti insieme oltre il 75% del traffico crocieristico nazionale, secondo i dati di Cemar. Numeri positivi, ma c'è il rischio di un 2017 ancora in stallo: «In Italia c'è troppa burocrazia e poca disponibilità a fare sistema? denuncia Senesi - Si sente la mancanza di strategie comuni e una regia nazionale. Da anni denunciavamo le problematiche legate allo stop delle grandi navi a Venezia, che crea difficoltà al settore rallentando il traffico dell'intero Mar Mediterraneo. Da anni parliamo di Portofino, dove si attende il via libera per riavvicinare le navi al borgo e dei problemi di banchina a La Spezia. Anche la stagione 2017 rischia di essere fortemente compromessa».

Crociere: Italia prima destinazione in Europa

Senesi (Cemar), ma non cresce come nel resto del mondo

14 marzo, 22:51



(ANSA) - GENOVA, 14 MAR - L'Italia si conferma prima destinazione crocieristica europea per il 2016 con 10.948.000 passeggeri movimentati. Ma mentre il trend mondiale è in forte crescita, l'Italia resta stabile (+0,37% rispetto al 2015). "Il mercato crocieristico dimostra la solidità e l'appeal di sempre, con un forte incremento a livello mondiale – dice Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency network di Genova, presentando al Sea-trade di Fort Lauderdale i dati dell'analisi annuale condotta dall'azienda -. Il prezzo dei bunker è ai minimi storici e l'indebolimento dell'euro favorisce l'afflusso di crocieristi da Usa e Gran Bretagna. L'Italia è però ferma ai numeri dello scorso anno, nonostante le nuove navi che usciranno a breve dai cantieri, il ritorno di alcune compagnie e le variazioni di itinerario effettuate per eliminare gli scali del Nord Africa e della Turchia".

Civitavecchia guida la classifica 2016 dei porti crocieristici italiani con 2.310.000 passeggeri movimentati, seguita da Venezia (1.550.000), Napoli (1.170.000), Genova (980.000), Savona (960.000), Livorno (750.000) e a seguire, in ordine, La Spezia, Palermo, Bari, Messina, Cagliari, Salerno, Olbia e altri 61 scali minori. I primi sei porti gestiscono tutti insieme oltre il 75% del traffico crocieristico nazionale, secondo i dati di Cemar. Numeri positivi, ma c'è il rischio di un 2017 ancora in stallo: "In Italia c'è troppa burocrazia e poca disponibilità a fare sistema – denuncia Senesi - Si sente la mancanza di strategie comuni e una regia nazionale. Da anni denunciavamo le problematiche legate allo stop delle grandi navi a Venezia, che crea difficoltà al settore rallentando il traffico dell'intero Mar Mediterraneo. Da anni parliamo di Portofino, dove si attende il via libera per riavvicinare le navi al borgo e dei problemi di banchina a La Spezia. Anche la stagione 2017 rischia di essere fortemente compromessa".