Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 16/3/2016

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

Riforma dei porti (Gazetta Marittima)

Dai Porti:

Genova:

"...Delrio si muove il nome prima di Pasqua..."
(La Repubblica)

La Spezia:

"...Santo Stefano Magra: porto lungo spezzino..."
(Gazzetta Marittima)

"...Porte chiuse gli stati generali del porto..."
(Informatore Navale)

Livorno:

"...Darsena Toscana, parte maxi dragaggio..."
(Gazzetta Marittima)

"...Hanno chiuso il porto..." (Il Tirreno)

"...Logistica e crociere..." (Gazzetta Marittima, Ferpress)

"...Visite guidate all'isola-carcere..." (Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Bretella "398" e formazione..." (Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"AP ed autotrasportatori..." (Civonline)

Messina:

"...Crociere e crocieristi..." (Quotidiano di Sicilia,
Gazzetta del Sud)

Palermo:

"..."rilanciare il porto"..." (Quotidiano di Sicilia)

Notizie da altri porti nazionali ed internazionali

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 16/3/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Focus

- **Crociere** (La Repubblica, Agenzia Viaggi, Denaro.it, Il Sole 24 Ore)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Informare

Lloyd's List

Riccardo Fuochi: nel partenariato anche gli "inland"

Riccardo Fuochi

MILANO – "Il giudizio sul Decreto di Riforma dei porti è sostanzialmente positivo – scrive Riccardo Fuochi, presidente del Propeller di Milano – tuttavia per quanto riguarda il Tavolo di Partenariato della Riforma Mare previsto dall'art. 11 bis, ritengo che debba essere allargato anche agli operatori in land che utilizzano massicciamente quel porto e non esclusivamente alle categorie operanti nel porto stesso. Tutto ciò in un'ottica di sempre maggior integrazione fra il cluster terra mare, così come già più volte approfondito dal Propeller Milano ad esempio nelle relazioni con il Porto di Genova".
Il dibattito sul decreto Madia si sta allargendo in vista della Conferenza Stato-Regioni confermato per la prossima settimana a Roma dove saranno esposte anche le istanze maturate nei vari Propeller sui porti.

Stato-Regioni e commissioni parlamentari la riforma Madia alla prova del confronto

Molta attesa e qualche timore anche se da Roma il governo sembra deciso a non fare grandi concessioni – Le esclusioni dei "super-pensionati" dalla rosa dei prossimi presidenti – Il dibattito sul periodo di prova proposto dalla Liguria con il rinvio di un anno delle nomine

ROMA – Il governo tiene la sordina sull'ormai prossima conferenza Stato-Regioni sulla riforma, il 23/24 marzo. Ma non basta per evitare che dalle Regioni e dal cluster marittimo più in generale, emergano richieste di ogni tipo per modificare il testo approvato dal consiglio dei ministri. Richieste e "suggerimenti" politici che qualche volta hanno tutto il peso dei partiti della maggioranza. Nei giorni scorsi ha cominciato a circolare la proposta, al momento ancora non sposata politicamente in modo ufficiale, di un anno di transizione dall'approvazione della riforma in parlamento. Se dalla commissione Stato-Regioni e da quelle parlamentari di Camera e Senato – anch'esse convocate in modo da poter portare a fine maggio la riforma in parlamento – non usciranno colpi di bazooka, Assoporti e lo stesso Pd potrebbero proporre di commissariare tutte le 15 previste Autorità di sistema per un anno. Si sposterebbe così a metà del 2017 la kermesse per la nomina dei presidenti. E ci sarebbe anche tempo per cercare quelle professionalità che tutti sottolineano di volere, salvo poi pretendere sottobanco che abbiano la propria tessera partitica.
Un'altra battaglia, preannunciata in Liguria sul quotidiano di Genova, riguarda la norma che, nell'attuale decreto Madia, impedisce la nomina a presidente delle Autorità dei pensionati, anche i più esperti. Si citano come automaticamente tagliati fuori – se la norma rimarrà – sia Paolo Costa di Venezia che Franco Mariani di Bari e Giuliano Gallanti di Livorno, tre grossi calibri sia per esperienza professionale che per seguito anche internazionale. Riammettere i pensionati consentirebbe di spianare la loro strada ad eventuali nuove presidenze. Ma c'è stato anche chi ha fatto notare che il "niet" ai pensionati è stato voluto fortemente dal governo per ringiovanire la classe dirigenziale. E forse anche per togliere dal previsto tavolo romano delle Autorità di sistema soggetti che brillano troppo di luce propria. Solo una malignità?
Nella sostanza, dalla commissione Stato-Regioni della prossima settimana e dalle commissioni parlamentari ad hoc – convocate per quanto si sa immediatamente dopo, per venerdì 25 marzo – dovrebbero uscire risposte abbastanza significative su come si svilupperanno tempi e modi della riforma. Primo punto: rimangono i 15 accorpamenti o la minaccia di alcune regioni (Campania, in parte Liguria) di mettersi di traverso causerà modifiche al testo Madia, fino a portare alla foglia di fico dell'anno di "prova" con tutti commissari e nessun presidente? Secondo punto: i pensionati saranno utilizzabili come presidenti, forzando una interpretazione della legge che per qualcuno risulterebbe possibile? terzo punto: l'eventuale gioco al rinvio dell'attuazione concreta della riforma come sarebbe preso dal cluster marittimo nazionale e internazionale, che preme perché finalmente siano prese decisioni e si rimetta in corsa il sistema portuale italiano?
Ce ne sarebbero altri, di punti. Ma accontentiamoci. E vediamo che ne uscirà dalle riunioni della prossima settimana. Che nell'uovo di Pasqua davvero salti fuori una riforma che riformi sul serio?
Antonio Fulvi

Le tante criticità sulla Riforma e sulla dogana

LA SPEZIA – A margine delle tematiche sui container, il convegno spezzino ha affrontato anche i più generali problemi legati alla prossima riforma portuale e ai nuovi codici doganali in arrivo.
La riforma portuale è stata criticata da Giorgia Bucchioni a nome del La Spezia Port Service; riforma, le cui possibili modifiche sono state evidenziate da Luigi Merlo, neo consigliere del ministro dei Trasporti, rispetto ai cui contenuti ha espresso non poche perplessità anche l'assessore della Regione Liguria, Edoardo Rixi.
Difronte a queste criticità la comunità portuale di La Spezia ha anche rilanciato la necessità di una forte coesione all'interno del porto che di questa coesione ha fatto il suo elemento di forza e che oggi si confronta con frizioni fra Autorità portuale e enti locali, e con l'affidamento alla giustizia amministrativa (il presidente Forcieri ha annunciato due sentenze del Tar favorevoli al porto) della soluzione di alcuni problemi vitali.
Nel corso della tavola rotonda sono emersi molti interrogativi su quello che sarà l'assetto finale del sistema. Sul tema dei corridoi doganali, lo scontro fra Bruno Pisano, della community spezzina e il direttore generale delle Dogane, Giuseppe Peleggi, ha evidenziato come la consapevolezza di far usufruire i territori costieri di una parte degli introiti generati dai traffici portuali (ogni singolo container garantisce un "reddito" di almeno 100 euro) sia ancora lontana dall'essere compresa a pieno.
E' emersa invece con forza dagli interventi di Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri di La Spezia e di Andrea Fontana (agenti marittimi spezzini) l'importanza di un fronte comune che rappresenti una forza autonoma di proposizione e di sostegno dei progetti di sviluppo anche e specialmente nell'era del gigantismo navale.
Tutte le categorie – come ribadito da Michele Pappalardo (Federagenti) e da Roberto Alberti (Fedespedi) sono impegnate sulla linea del fronte del cambiamento. E anche se l'amministratore delegato del La Spezia Container Terminal, Michele Giromini, ha sostenuto la necessità di "pensare positivo", i problemi in attesa di risposta per fare del sistema logistico Italia (254.000 occupati, come ribadito da Nereo Marcucci, presidente di Confetra) sembrano ancora tanti e complessi. E gli indubbi passi in avanti compiuti dal pubblico ed evidenziati (nel caso delle Dogane) dal presidente di Anasped, Massimo De Gregori dovranno essere completati da ulteriori iniziative dello Stato sui grandi temi della logistica portuale.
A.F.

LA NOMINA DEL NUOVO PRESIDENTE

Tutti gli uomini in corsa per il porto

Grandi manovre tra Genova e Roma

NON c'è più tempo da perdere, perché andare oltre maggio nella partita del nuovo presidente del porto significa bloccare lo scalo. Acquisiti i pareri (consultivi) delle commissioni competenti di Camera e Senato e delle regioni, il decreto torna in consiglio dei ministri per essere approvato. La legge potrebbe arrivare anch'essa a maggio, ma per scegliere il nuovo presidente bisogna chiudere prima, manda a dire il ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Toti sa che ha nelle sue mani una carta pesante, ma non del tutto vincente. Se nega l'intesa e Delrio intende procedere, allora si passa direttamente al consiglio dei ministri che non può non riconfermare la scelta del titolare del dicastero. Per questo una partita importante la può giocare il sindaco Marco Doria che ufficialmente non è parte in causa, ma che invece può rivelarsi molto prezioso alla causa del centrosinistra.

MASSIMO MINELLA A PAGINA X

Porto, Delrio si muove il nome prima di Pasqua poi l'intesa con Toti

Il governatore punta su Biasotti, ma la rosa si stringe fra Castelbarco, Simonetti, Cocchi e Dello Strologo

MASSIMO MINELLA

NON c'è più tempo da perdere, perché andare oltre maggio nella partita del nuovo presidente del porto significa bloccare lo scalo. Non per colpa di chi è stato chiamato a sostituire il dimissionario Luigi Merlo, l'ammiraglio Giovanni Pettorino dal 20 novembre commissario [redacted] ma perché a maggio scadono i mandati del segretario generale Titta D'Aste e del comitato portuale. Resterebbero insomma solo Pettorino e i revisori. Avete presente? Ecco, meglio allora accelerare, anche perché i tempi di approvazione del decreto legge sono relativamente brevi. Acquisiti infatti i pareri (consultivi) delle commissioni competenti di Camera e Senato e delle regioni, il decreto torna in consiglio dei ministri per essere approvato. La legge potrebbe arrivare anch'essa a maggio, ma aspettare la sua approvazione per iniziare a ragionare sul futuro inquilino di San Giorgio potrebbe essere un grave errore. Si rischierebbe infatti di andare incontro all'estate con un nulla di fatto e di rimandare il tutto all'autunno, arrivando così a brindare al primo anno di commissariamento. No, bisogna chiudere prima, manda a dire il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, che attende indicazioni dal territorio prima di confrontarsi con la Regione chiamata a dare l'intesa sul nome. Toti sa che ha nelle sue mani una carta pesante, ma non del tutto vincente. Se nega l'intesa e Delrio intende procedere, allora si passa direttamente al consiglio dei ministri che non può non riconfermare la scelta del titolare del dicastero. Per questo una partita importante la può giocare il sindaco Marco Doria che ufficialmente non è parte in causa, ma che invece può rivelarsi molto prezioso alla causa del centrosinistra.

Il ragionamento, infatti, è tutto politico, da una parte o dall'altra. La tesi del governatore della Liguria per condurre a palazzo San Giorgio Sandro Biasotti, parlamentare di Forza Italia che ha quarant'anni di lavoro sulle banchine genovesi, è "nazionale". Ci sono da assegnare 15 presidenze, almeno nelle due regioni marittime in cui ha vinto il centrodestra, Liguria e Veneto, si scelgano presidenti in linea con le indicazioni degli elettori. Non fa una grinza, dal suo punto di vista. Ma può Genova, dopo aver perso la Regione, consegnare al centrodestra anche un'altra posizione chiave come la presidenza del nuovo porto, quello che unisce Genova a Savona? Sarebbe uno smacco troppo grande. Nulla da dire anche da questa parte dello schieramento. E allora? Si sa che Delrio, che viene dai territori (è stato sindaco di Reggio Emilia) ai territori vuole dare voce e quindi si confronterà con Doria, del suo stesso schieramento. Per questo, la mossa del sindaco potrebbe rivelarsi decisiva. A più riprese, lo stesso Delrio ha spiegato che, più dei nomi di persone che forse nemmeno conosce (se non per sentito dire), lui è interessato ai profili, agli identikit. Si sa che non gradisce i politici (tanto più se dello schieramento opposto al governo, ma farebbe valere la stessa logica anche per il centrosinistra) e che a questi preferisce i tecnici. Ed è qui che bisogna scavare. Il termine, di per sé, è abbastanza ampio e va a premiare una persona che sia realmente competente nella materia logistica e portuale e che abbia conoscenza della blue economy e delle sue dinamiche. Dentro a questi identikit si possono trovare alcuni dei nomi che sono circolati in queste settimane, tecnici puri equidistanti dalla politica come Marco Simonetti, a.d. del La Spezia Container Terminal, o figure come Cesare Castelbarco, in uscita dalla presidenza di banca Carige, agente marittimo e profondo conoscitore del mondo finanziario, ma anche avvocati esperti della materia. Proprio il capitolo "avvocati" merita un approfondimento in più, perché la legge, da questo punto di vista, è

molto chiara e sembrerebbe escludere l'interesse di professionisti poco disponibili a chiudere la loro attività per un lungo periodo (quattro anni che possono diventare otto). Non basta, infatti, autosospendersi ma è addirittura necessario cancellarsi dall'ordine. Perché mai un avvocato dovrebbe farlo, soprattutto se in attività con quel mondo marittimo-portuale con cui lavora? Qui può solo subentrare quella che si chiama "scelta di vita": per andare a guidare il primo porto d'Italia, anzi "il porto dell'Italia", come lo ha definito lo stesso ministro Delrio, perché unisce i traffici di Genova, Savona e Vado e muove le merci sul corridoio europeo verso Rotterdam. Forse, di fronte a una simile prospettiva, si può accettare di mettersi in gioco, sperando poi di essere scelti (perché il cammino non è così semplice). Seguendo questa logica potrebbero allora tornare in gioco avvocati come Paolo Momigliano, Francesco Munari, Luigi Cocchi, Ariel Dello Strologo. Tutti sono ancora in piena attività e nessuno ha intenzione di fermarsi per fare dell'altro. Ma chi ha già avuto o ha incarichi pubblici, come Momigliano o Dello Strologo, potrebbe anche farci un pensiero e riaprire la partita.

Per il decreto, dopo i pareri delle commissioni e delle regioni, resterà soltanto il passaggio finale in consiglio dei ministri

I VOLTI

BIASOTTI
Parlamentare di Forza Italia, Sandro Biasotti ha un'esperienza quarantennale sulle banchine genovesi

CASTELBARCO
Il mandato dell'agente marittimo Cesare Castelbarco da presidente Carige scadrà a fine mese

SIMONETTI
Amministratore delegato del La Spezia Container Terminal, Simonetti è vicepresidente di Conship Italia

DELLO STROLOGO
Avvocato, Ariel Dello Strologo è presidente della Porto Antico e della Fiera di Genova

Il sindaco Doria saluta il ministro Delrio sotto lo sguardo del presidente di Confindustria Zampini

Santo Stefano Magra: porto lungo spezzino

La "Community di La Sezia Port Service" e il retroporto – Un nuovo business della logistica

L'intervento di Roberto Alberti al convegno sul valore containers.

LA SPEZIA – E' una sfida dell'innovazione: per la prima volta le banchine del porto "si allungano" diventano tutt'uno con le aree retro-portuali. E si apre l'opportunità di produzione e lavoro oltre che di crescita dei traffici.
E' il tema trattato venerdì scorso a Porto Lotti nel convegno "Il valore porto: il container generatore di economia", dove la comunità portuale di La Spezia ha lanciato sui mercati internazionali una nuova sfida di sviluppo: banchine lunghe che consentano di spostare gran parte delle operazioni portuali dal bordo mare all'interno del territorio, riservando gli spazi (ad alto valore aggiunto e alto costo) in cui avviene l'imbarco e lo sbarco dei container solo a queste operazioni e spostando tutto il resto (movimentazione, dogana, controlli), ma anche riempimento e svuotamento dei container in un'area raccordata con treno e camion, a pochi chilometri di distanza.
Gli operatori di La Spezia riuniti nella community di La Spezia Port Service propongono di rinnovare e ripetere il miracolo dello scalo ligure (record-port di produttività in Europa) sfruttando in modo razionale le aree di Santo Stefano Magra e facendone la chiave di volta per una formula logistica per l'Italia del tutto innovativa.
Ciò con un obiettivo preciso: nell'epoca delle navi portacontainer giganti e quindi del rischio di "invasioni" a picchi del territorio portuale e no, a seconda dei ritmi di arrivo di questi colossi del mare, trasformare almeno in parte il container da unità di sfruttamento del territorio, in fattore generatore di economia, produzione e occupazione.
Anche la sola sosta di una percentuale minima di container destinati a operazioni di riempimento e svuotamento o di servizio per realtà industriali in area retroportuale è in grado – secondo quanto emerso dal convegno "il valore porto" su iniziativa della community portuale – di attivare un effetto moltiplicatore con benefici alle comunità portuali e logistiche che oggi "subiscono" solo il transito dei containers.
Di porto lungo o di porto secco (dry port) si è parlato a lungo anni addietro. Adesso da La Spezia decolla una vera e propria "nuova via logistica", possibile nello scalo ligure per la esigua distanza che separa le banchine dalle aree del retroporto di Santo Stefano Magra, ma anche per la disponibilità degli operatori portuali non solo a lavorare h24 ma anche a porre le basi per una nuova organizzazione logistica.
L'esempio da seguire, in parte, sembra essere una volta di piú quello dei porti del nord Europa, che, su enormi aree logistiche parte integrante del porto stesso, hanno costruito veri e propri sistemi economici dominanti (è il caso di Rotterdam). Secondo quanto evidenziato dai relatori a La Spezia, questa nuova sfida del porto ligure, che vanta storicamente una primogenitura nella gestione privata, nell'efficienza e nella produttività, passa attraverso la capacità di attirare non solo navi, ma anche mercato di riferimento delle merci.
"In questo momento i porti e non solo italiani – ha affermato Bruno Pisano, in rappresentanza della community portuale di La Spezia – stanno subendo le conseguenze di una vera e propria rivoluzione industriale, frutto di una corsa esasperata alle concentrazioni, sia sul fronte delle grandi compagnie che dominano il mercato, sia dei carichi e quindi dei container trasportati in quantità sempre maggiori e convogliati su pochi hub portuali in grado di smistare questi carichi verso le destinazioni finali. Per i porti e per La Spezia in particolare è giunto il momento di non subire passivamente i processi ma di tornare ad esserne protagonisti trasformando questi cambiamenti in opportunità".
L'area di Santo Stefano Magra puó quindi rappresentare la chiave di volta anche per il sistema Italia per porre le fondamenta a un nuovo business logistico e industriale di cui benefici l'intero paese".

La Spezia: a porte chiuse gli stati generali del porto.Troppe polemiche e scontri

La Spezia, 15 marzo 2016 - Basta con le contrapposizioni e le accuse. Il porto ha bisogno di coesione non di divisioni.

All'indomani del convegno "il valore porto", voluto e organizzato da La Spezia Port Service, la community portuale conferma la sua volontà di giocare oggi più che mai un ruolo centrale in qualsiasi processo di sviluppo, difesa e rilancio dello scalo portuale ligure.

Gli scontri personali e il rischio di utilizzare le infrastrutture e i temi di sviluppo come strumenti di polemica e di scontro politico non possono andare avanti a oltranza. Il porto non se lo può permettere .

"Da questa considerazione discende una proposta forte: come community ci rendiamo disponibili a organizzare in tempi brevissimi un confronto a porte chiuse, nella forma circoscritta di stati generali del porto. E mettere sul tavolo, come un vero e proprio elenco della spesa, i temi che sono diventati in queste settimane oggetto di scontro politico".

"Sappiamo - afferma Andrea Fontana - che esistono le sedi istituzionali all'interno delle quali affrontare i temi di sviluppo o di rapporto fra porto e città: Abbiamo però l'impressione che la personalizzazione dello scontro abbia logorato e incrinato sedi e metodi ufficiali".

"Di certo gli operatori portuali e l'intera comunità, che in questo momento ci sentiamo di rappresentare - prosegue Andrea Fontana - non si possono permettere il lusso di stare alla finestra e di attendere che le acque si plachino. Il porto ha bisogno di certezze e di volontà comuni.

L'idea è quella di una sede irrituale e originale, senza alcuna ufficialità, nella quale Sindaco, Presidente dell'AP, se il caso Regione, si incontrino e si scontrino. Ma all'uscita da quel confronto il porto dovrà poter contare nuovamente su una rotta sicura".

Gazzetta Marittima

Darsena Toscana parte da oggi il maxi dragaggio

LIVORNO – E' cominciato da due giorni, con la bonifica degli ordigni bellici, il più importante dragaggio della storia della Darsena Toscana, con il programma di togliervi oltre 700 mila metri cubi di fanghi e riportare i fondali ai 13 metri di progetto iniziale.
Nel dragaggio è compreso anche l'approfondimento a 13 metri dell'ultimo modulo della sponda est, quello destinato in parte al Terminal Calata Orlando dei rinfusi e in parte agli indonesiani degli olii di palma. Un'operazione che continua a presentare qualche rischio fino a quando non saranno gestite dalla Port Authority labronica le "porte vinciane" dello scolmatore dell'Arno. Ma intanto si comincia, sperando che la stagione delle grandi piogge (e dei grandi quantitativi di fango trascinato sullo scolmatore) sia finita.
La gara per il dragaggio, vinta dal "joint" tra la livornese Labromare e la Sidra, ha comportato l'arrivo – previsto per oggi – della prima delle due grandi draghe noleggiate dalla Sidra: una Hoper proveniente da Anversa che ha la capacità di "succhiare" i fanghi di fondale scaricandoli in una apposita sentina, da cui poi verranno autonomamente conferiti nella seconda vasca di colmata, 5 mila metri cubi alla volta.
Successivamente interverrà anche una seconda draga, con sistema meccanico (a cucchiaie) per dragare i settori di roccia e quelli dove le prospezioni hanno rivelato esserci materiale "rosso", ovvero inquinato, da conferire in apposita discarica. Sui 700 mila metri cubi da dragare si è calcolato che i fanghi da trattare saranno soltanto 12.500 metri cubi: un'operazione dunque relativamente modesta, che sarà gestita da Labromare con i propri mezzi specializzati.
L'intero dragaggio della Darsena Toscana dovrebbe completarsi entro l'estate e avverrà senza interferire con il traffico delle navi destinate ai terminal interni, per non creare disagi né al Lorenzini, né al TDT, né al terminalino ex Seatrag dove operano i ro/ro di Grimaldi. La disciplina di transito è stata emessa dalla Capitaneria di porto.
Secondo l'Autorità portuale, i 700 mila metri cubi di fanghi da togliere costituiranno poco meno della metà dell'intera capienza della seconda vasca di colmata, calcolata in 1 milione e 700 mila metri cubi. Nella vasca sono stati già scaricati l'anno scorso 200 mila metri cubi di dragaggi del molo Italia lato nord. Quando alla fine dell'estate comincerà anche il dragaggio della bocca sud del porto – ultimo dragaggio importante prima di quelli maxi previsti per la piattaforma Europa – altri 300 mila metri cubi di fanghi finiranno in vasca. Che potrà a quel punto ricevere altri 300 mila metri cubi prima di essere definitivamente chiusa e poi stabilizzata. Nel frattempo l'Authority ha inserito nel bando della gara per la piattaforma Europa anche la stabilizzazione della prima vasca di colmata: un'operazione che sarà facilitata dall'autorizzazione (già ottenuta dalla Regione, dopo lunghi incontri tra tecnici) per forare l'impermeabilizzazione sul fondo. Che fu voluta dal ministero dell'Ambiente ai tempi di Mascazzini ma che si è rivelata una jattura proprio per l'impossibilità di stabilizzare i fanghi ivi conferiti.

FOTODENUNCIA/1

Hanno chiuso il porto, ora riapriamo la zona ai livornesi

«Vorrei far sentire la voce di centinaia e centinaia di cittadini che amano passeggiare e fare due chiacchiere sulle panchine del porto. Il nostro amato porto non è più agibile da quando Porto 2000 ha preso a gestire tutto dicendo, che è per la sicurezza e che il porto è diventato operativo in barba a quanto dice il nostro sindaco Nogarin che il porto è dei livornesi. Hanno recintato tutto con lucchetti. Aiutateci a che tutti possano riappropriarsi della città». (Paolo Gasperini)

Gazzatta Marittima

Logistica e crociere in Toscana

Il dottor Mario Gambacciani, esperto di mobilità e finanza e membro della AMT (Associazione Mobilità e Trasporti), ci ha inviato il seguente interessante commento sulle problematiche della logistica del territorio costiero toscano, anche in relazione ai programmi di pianificazione della Regione.

PISA – Dall'esame del documento preliminare DEFR emergono a mio parere numerosi aspetti di approfondimento, discussione da cui possono scaturire proposte utili per il territorio. Tale attività è in corso; e quali potrebbero essere le modalità per evidenziare i contributi?
In prima battuta, sarei più "incalzante" sul fatto che – al di là della riforma costituzionale, della riorganizzazione della struttura regionale e della necessità di contenimento della spesa corrente – le istituzioni pubbliche devono essere loro stesse competitive rispetto a quelle europee e come tali necessitano di ricerca di miglioramento continuo. Sto pensando ovviamente all'area vasta e alle potenzialità che possono essere realizzate.
Sui grandi temi della logistica, oggi più che mai attuali, bisogna portare l'attenzione sulla individuazione e sulla programmazione delle opere necessarie a rendere il Corridoio Scandinavo competitivo rispetto agli altri corridori europei. Le notevoli potenzialità della Darsena Europa di Livorno potranno essere colte soltanto se gli operatori logistici potranno usufruire sia degli approdi, sia dell'organizzazione portuale, sia di quella retro portuale e intermodale (a quest'ultimo riguardo non vedo ancora un approfondito programma di coordinamento fra Guasticce e Prato), ma soprattutto dei tempi di percorrenza complessivi delle merci. L'esplosione dei convogli ferroviari con proiezione nord/est legato alle potenzialità della Darsena non potrebbe essere gestito convenientemente dalla disponibilità delle attuali linee: occorre un salto di qualità progettuale da programmare oggi per renderlo operativo negli anni. E' quello che da anni sta facendo Genova con successo: a Livorno se n'è parlato solo da poco all'interporto, all'inaugurazione del corridoio doganale tra porto e Vespucci. Sarebbe triste arrivare ad una Darsena Toscana efficiente ma sfruttata in maniera ridotta. Siamo fra l'altro nella situazione di bando nel quale è richiesta la manifestazione d'interesse degli operatori: è fondamentale per la qualità degli investimenti richiesti fare di tutto per aiutare la Port Authority a stimolare tale interesse. Una netta posizione politica territoriale sarebbe opportuna da manifestare in tempi stretti. Sulle modalità toscane, penso alla linea Interporto-Pontedera-Lucca e l'utilizzo della tratta in corso di raddoppio fino a Prato, decongestionando così la Pisa-Firenze ed evitando il relativo nodo e le relative rotture di carico sulla falsariga Calambrone.
Se il successo della Darsena è un obiettivo almeno regionale, per quanto riguarda le crociere nel DEFR non ci sono programmi concreti. Livorno è confinata ad essere marginale nel mercato italiano pur avendo alle spalle la Toscana, un luogo turistico fra i più richiesti nel mondo. In poche parole non si coglie assolutamente la potenzialità di valore non solo per il territorio e la regione, ma addirittura per la comunità europea in quanto si tratterebbe di progettare servizi adeguati tali da rendere lo scalo il più richiesto in Italia; e come tale da ampliare i flussi non soltanto a scapito di altri scali italiani ed europei ma anche a scapito di domanda destinata ad altri continenti. Da rilevare che in tal modo tali progetti godrebbero di priorità nei finanziamenti comunitari.
C'è a mio avviso un vizio all'origine: non c'è consapevolezza che Livorno possa diventare un home port delle crociere e non soltanto uno scalo di transito salvo situazioni marginali. Non è una questione di attracchi (la configurazione dell'Alto Fondale nel PRP è già significativa), ma di organizzazione a terra sia degli spazi portuali che di collegamento urbano ed extra urbano. Come per la Darsena Toscana non è possibile pensare ad uno sviluppo dei flussi senza l'utilizzo dei binari e dell'organizzazione urbanistica per far arrivare comodamente i croceristi a Livorno (lo stesso vale in parte anche per i traghetti) anche con veicoli privati e specialmente via area. A quest'ultimo proposito è essenziale il collegamento diretto su binari fra la Stazione Marittima e l'aeroporto di Pisa, complementare al People Mover e farlo inserire nel PRIIM e nel PRS, con modalità già previste per la Stazione AV Medioetruria.
Anche qui un'azione politica territoriale potrebbe essere di aiuto nella formulazione dei piani industriali degli attuali concorrenti nel bando per la Porto 2000.
Del resto i piani di sviluppo turistico locali sono vincolati dai potenziali flussi e dalla facilità di mobilità.
Il recente convegno alla Camera di Commercio sui Fossi – purché interessante per le idee e il trasporto – è risultato a mio avviso aleatorio in quanto non in sufficiente contatto su tali vincoli.
Mario Gambacciani

Toscana: prosegue lavoro Autorità regionale per attività crocieristiche a Viareggio e Argentario

Author : com

Date : 15 marzo 2016

(FERPRESS) - Firenze, 15 MAR - Va avanti il lavoro per promuovere l'utilizzo delle banchine pubbliche a supporto delle attività crocieristiche nei porti di Porto Santo Stefano e Viareggio.
Dopo un primo incontro svoltosi nel novembre scorso a Livorno presso la Direzione marittima, i passaggi essenziali del percorso amministrativo del progetto sono stati presentati nei Comitati portuali di Viareggio e Porto Santo Stefano, registrando una piena condivisione, alla luce, anche, dell'esperienza positiva dei primi quattro scali effettuati lo scorso anno nella città versiliese.

"Ci siamo assunti questo impegno – sottolinea l'assessore ai Trasporti e infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli - perché siamo convinti che la possibilità di utilizzare le banchine con navi-tender anche ai fini crocieristici possa dare un significativo impulso al settore turistico. E' un obiettivo coerente con le politiche regionali del settore e con gli interessi dei territori".

Nel lavoro avviato con la fattiva collaborazione dell'Autorità Marittima, rappresentata localmente dalla Capitaneria di porto di Viareggio e dall'Ufficio circondariale marittimo di Porto Santo Stefano, particolare attenzione è posta all'aspetto della sicurezza. Ed è in questo quadro che l'Autorità portuale regionale ha affidato ad una società specializzata la redazione del Piano di sicurezza (Porto Facility Security Plain), soggetto, naturalmente, all'autorizzazione dell'Autorità marittima.

Successivamente all'approvazione del Piano da parte della Direzione marittima, l'Autorità regionale aprirà agli interessati (agenzie marittime/raccomandatari, compagnie armatoriali, operatori turistici e commerciali in genere) una manifestazione di interesse pubblica per l'utilizzo delle banchine individuate per poi procedere, prima della stagione estiva, con un programma di scali crocieristici che possa dare certezza agli operatori turistici coinvolti, alla stessa cittadinanza ed offrire alle compagnie un adeguato livello di servizio in materia di sicurezza portuale.

Gazzetta Marittima

L'isola-carcere di Gorgona aperta alle visite guidate

Un programma di turismo ambientale con i piccoli traghetti di una società privata – Il rilancio delle produzioni autoctone e l'impiego dei detenuti

L'approdo di Gorgona.

LIVORNO – A cicli ricorrenti, si tenta di aprire almeno parzialmente l'isola-carcere di Gorgona a forme di turismo ambientalista, nella speranza di poter anche rivitalizzare una parte delle produzioni che un tempo erano di supporto ai detenuti e anche agli abitanti. Così nei giorni scorsi la fruizione turistico-naturalistica dell'isola è stata oggetto di un protocollo sottoscritto tra il Comune e l'Ente Parco Arcipelago Toscano.
Il protocollo, ha spiegato alla stampa, è un ulteriore e importante passo per allargare le visite all'isola-carcere. Già l'anno scorso il Comune ha contribuito con un finanziamento di 10 mila euro all'istituzione di un servizio di trasporto marittimo con la società dei traghetti veloci Toscana Mini Crociere, che riesce ad attraccare nel porticciolo isolano. Il servizio sarà ripreso dai prossimi giorni – ha detto il sindaco – sia a vantaggio dei turisti che del personale del carcere e dei (pochi) residenti permanenti.

Il carcere.

Le nuove regole comportano l'accesso all'isola di gruppi da 25 a 75 turisti alla volta per un massimo di 4 giornate alla settimana, dalla mattina alla sera partendo dalla darsena vecchia del porto di Livorno, davanti al monumento dei 4 Mori. Altre visite potranno esserne concordate con l'ufficio turismo del Comune – cui è passata la competenza, prima a carico della Provincia – per quanto riguarda le scuole. Il costo dell'escursione è stato fissato a 46 euro a persona. Ci sarà anche un ticket di 6 euro a turista a vantaggio del Parco. Permangono i divieti di balneazione, che potranno però essere rimossi in seguito, sulla base di un'iniziativa avviata con Arpat e Regione Toscana per inserire "alcune spiagge dell'isole nell'elenco nazionale di quelle balneabili".
Sia il sindaco di Livorno Filippo Nogarin sia l'assessore comunale al turismo Nicola Perullo hanno sottolineato la volontà del Comune di valorizzare il patrimonio naturalistico dell'isola, allargandone la fruizione e la conoscenza. Tante le prospettive in cantiere e altrettante le speranze: dopo l'ottimo successo della viticoltura, in atto anche con l'ausilio dei detenuti, si spera di poter rilanciare l'allevamento e la produzione agricola, da tempo in calo. Il sindaco si è anche detto innamorato della natura selvaggia e immacolata di Gorgona, una bellezza da fruire con il massimo rispetto ma anche con la piena consapevolezza dell'unicità di questo patrimonio.

Gazzetta Marittima

Piombino, “bretella” 398 e formazione

Luciano Guerrieri

PIOMBINO – L’evento è in programma per venerdì prossimo 18 marzo alle 15, nella sede della Confindustria (Viale Unità d’Italia 105). Il tema: esito delle analisi dei fabbisogni formativi nel settore portuale di Piombino, studio realizzato su commissione dell’Autorità portuale dalla società specializzata Horus. Ma l’incontro servirà anche a fare il punto sullo stato dell’arte dei lavori di grande trasformazione che il porto di Piombino sta attraversando. Con un ulteriore aggiornamento su quello che il giorno prima, ovvero domani giovedì 17 a Roma, dovrebbe essere deciso sulla neverending story della bretella 398 tra il porto e la superstrada costiera.
Secondo Luciano Guerrieri, commissario dell’Authority, l’incontro di domani potrebbe essere davvero decisivo con SAT e con il ministero dello sviluppo economico, nella cui sede si terrà, anche e specie per il finanziamento, il vero punto debole dell’intera vicenda visto che il progetto esiste da tempo. Nel frattempo andrà in gara a breve una anticipazione dello svincolo stradale veloce sul porto. Ci si muove su fronti paralleli, perché a Piombino, risolto il tema dei grandi piazzali e dei fondali a 20 metri, rimane l’imbuto stradale non certo d’aiuto allo sviluppo del porto.
Sempre sul porto, l’Autorità di Guerrieri è in attesa della domanda formale della General Electric per l’area di piazzale destinata a integrare le realtà già esistenti a Carrara e a Livorno per le proprie esigenze logistiche. La richiesta era attesa per fine febbraio ma c’è stato qualche ritardo. E comunque il tutto è finalizzato a un’utilizzazione che non avverrà, secondo i piani di GE, prima del 2018. I tempi dunque ci sono.
Tornando all’incontro di venerdì presso l’Assindustriali, dopo il saluto di Guerrieri, del vicesindaco di Piombino Stefano Ferrini e del direttore di Confindustria Livorno Umberto Paoletti ci sarà la presentazione dello studio di Hurus, il dibattito moderato da Claudio Capuano responsabile della formazione e infine concluderanno Gianni Anselmi, presidente della II commissione della Regione Toscana e l’onorevole Silvia Velo sottosegretario al ministero dell’Ambiente.

Authority ed autotrasportatori: un tavolo per le emergenze

CIVITAVECCHIA - Le problematiche dell'autotrasporto locale sono state al centro di un incontro tra il commissario straordinario dell'Authority Pasqualino Monti, il rappresentante degli autotrasportatori in Comitato Portuale Sestilio Felli ed il rappresentante dei lavoratori in comitato Patrizio Loffarelli.
«Questo momento storico - hanno spiegato Felli e Loffarelli - è molto difficile per le imprese di autotrasporto di Civitavecchia, purtroppo gravato dall'arrivo di flotte di automezzi provenienti da Salerno. Il tozzo di pane che prima bastava alle realtà locali del settore, ora viene impoverito da una concorrenza che non è costruttiva per il mercato, ma è distruttiva di un tessuto imprenditoriale che si dimostra troppo fragile rispetto l'ingresso di imprese esterne». Il commissario Monti ha mosso la sua preoccupazione nei confronti della categoria delle imprese locali, che ha portato alla decisione di istituire un tavolo di lavoro per le emergenze; a breve inizieranno gli incontri istituzionali.
A seguito di incontri svolti tra le imprese è emersa la volontà di sottoporre alle rispettive rappresentanze le problematiche emerse e le nuove proposte di sviluppo del settore. «Verrà programmato un incontro con l'associazione di categoria - hanno aggiunto - ed usciranno documenti e proposte da sottoporre a tutte le istituzioni locali. Servono interventi riparatori prima, e di sviluppo poi per rimediare ad una situazione difficile. Dobbiamo cercare soluzioni per scongiurare mancati profitti per le imprese locali, con conseguente nuova disoccupazione per gli addetti ai lavoratori, e predominio delle imprese esterne a Civitavecchia. Nessuno è escluso dalle conseguenze di quello che potrebbe accadere, tanto i privati quanto le istituzioni. Per questo è necessario pensare anzitutto a soluzioni che portino ad aumentare i traffici sul nostro scalo, i quali porteranno occupazione non solo al settore trasporti, ma a tutta la filiera logistica locale. Metterci tutti intorno al tavolo dei lavori per situazioni di emergenza sarà utile per comprendere meglio la strada che è necessario intraprendere e salvare l'economia e l'occupazione locale». Verrà coinvolto anche il Comune, per portare la vertenza a livello regionale.
«Troppo spesso si parla di logistica territoriale, ma molto frequentemente i diretti interessati come nel nostro caso i trasportatori - hanno concluso - sono tenuti fuori dai tavoli. Invitiamo tutte le realtà in difficoltà ad aderire a questa proposta e approfittare di questo tavolo di lavoro per affrontare finalmente le problematiche lavorative e rilanciare la nostra economia».

Quotidiano di Sicilia

A comunicarlo l' Autorità portuale che sarà presente la prossima settimana al "Seatrade Cruise Global 2016"

Previsto l' arrivo di 15 navi da crociera nel 2016

L' assessore Trimboli: "Si stanno facendo sforzi notevoli puntando su nuove compagnie"

MILAZZO (ME) - Saranno quindici le navi da crociera che approderanno nel porto di Milazzo nel corso del 2016 con un incremento di circa il 67% in termini di navi e passeggeri rispetto all' anno precedente.
A comunicarlo l' Autorità portuale di Messina che sarà presente la prossima settimana "Sea trade Cruise Global 2016", principale fiera internazionale del crocierismo. In Florida il presidente De Simone, affiancato dai promoter dell' AP, dagli operatori marittimi e dai tour operator messinesi, incon trerà gli armatori crocieristici nel consueto stand congiunto dei Sicilian Ports con le Autorità Portuali di Palermo e Catania, nel padiglione italiano curato da Assoporti.
L' assessore al Turismo, Piera Trimboli auspica comunque che la crescita possa essere ancora maggiore. "Il presidente dell' Autorità mi ha spiegato le difficoltà esistenti no nostante la promozione dell' ente nelle varie fiere di settore ad attrarre armatori, vista la concorrenza di altri porti del Mediterraneo - afferma l' esponente della giunta Formica - ma ciò no nostante si stanno facendo sforzi notevoli puntando su nuove compagnie come quelle che hanno accettato l' idea di Milazzo a titolo sperimentale.
Una sorta di "approdo esplorativo" che porterà poi l' armatore a fare le opportune valutazioni.
Ecco perché occorrerà fare bene ogni volta che è previsto l' arrivo di una nave".

Gazzetta del Sud

Castello chiuso

Croceristi in città, ma nessuno informa il Comune

Arrivano i crocieristi ma il Castello è chiuso per... turno!
A bacchettare l' amministrazione comunale è il Movimento 5 Stelle che ieri sera ha diffuso una nota nella quale rende noto che «questa mattina (ieri, ndr) la nave da crociera "Belle de l' Adriatique" come ormai fa da qualche tempo settimanalmente, è ormeggiata in porto. Alcuni croceristi, anziché andare in escursione a Tindari, hanno deciso di farsi un giro nella nostra bella cittadina, qualcuno dà loro indicazioni sui luoghi da visitare e quindi, convinti dalla ormai famosa "cultura turistica" della città di Milazzo, si incamminano verso il Castello, ammirano scorci incantevoli del Borgo (ogni tanto purtroppo qualche cassonetto di rifiuti stracolmo) ma, come già accaduto nei mesi scorsi, trovano sbarrato l' ingresso del Castello. Gli uffici preposti, prontamente contattati, si giustificano dichiarando che non erano a conoscenza dell' arrivo della nave da crociera. La circostanza è buona per lamentarsi delle poche navi (e piccole) che attraccano a Milazzo rispetto a Messina e che Milazzo, invece, deve avere un ruolo fondamentale nel crocierismo». I "gril lini" evidenziano che «se davvero si vuole puntare sul turismo quale nuova fonte di sviluppo e di ricchezza, occorre cambiare registro».
Da Palazzo dell' Aquila, sempre in serata la replica.
«Nessuno ha avvisato dell' arrivo della nave nella giornata di lunedì, visto che solitamente lo scalo avviene di domenica. Lo spostamento a quanto pare è stato dettato da questioni meteo -marine, ma né l' Autorità portuale né tantomeno l' operatore marittimo ha informato gli uffici comunali. Altre volte in cui l' arrivo della nave è stato preventivamente annunciato il Castello è stato regolarmente aperto».3(l.f.
)

Sottosegretario Vicari: "Rilanciare il porto di Palermo"

PALERMO - "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' encomiabile 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".

Crociere, porti fermi e troppa burocrazia l'Italia non corre più

L'allarme dal Seatrade di Miami. Senesi: "Senza sistema rischiamo di non intercettare più la crescita mondiale"

MASSIMO MINELLA

L'ITALIA delle crociere cresce, ma non corre più. Questo lo fanno altri Paesi che meglio sanno attrezzare i loro porti come infrastrutture e accoglienza. Così, mentre il mondo del mare si prepara a essere invaso dalle nuove regine, l'Italia si consola con la prima posizione europea e un aumento di pochi decimi percentuali. A Miami si alza il sipario sul più grande appuntamento internazionale del settore, il "Seatrade". Ed è da qui che come tutti gli anni Sergio Senesi, agente marittimo presidente di Cemar Agency Network, scatta in anticipo la fotografia del 2016 tricolore. E se l'immagine è nitida, i colori non sono entusiasmanti. Certo, nessuno fa meglio in Europa, visto che l'Italia movimenterà 10 milioni e 948mila passeggeri, lo 0,37% in più dello scorso anno. Ma a essere sinceri non è un dato così esaltante, visto lo sviluppo a livello mondiale molto più evidente. «La crescita c'è a livello globale e anche in Europa c'è chi sta vivendo un anno di forte sviluppo, come la Spagna. L'Italia invece è al palo — spiega Senesi — Il motivo? Forse non siamo in grado di garantire quello che annunciamo prima al mercato. Non manteniamo le promesse». La colpa non può essere ascrivibile solo ai porti che lamentano carenze infrastrutturali evidenti o alle città che non si attrezzano per ospitare i passeggeri. È anche contro l'eccesso di burocrazia e di norme complesse e farraginose che bisogna puntare il dito. Eppure il momento sarebbe quanto mai favorevole. «Il prezzo del carburante è ai minimi storici e l'indebolimento dell'euro favorisce l'afflusso di crocieristi da Usa e Gran Bretagna — continua Senesi — Ma 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. La verità è che da noi c'è troppa burocrazia e poca disponibilità a fare sistema. Così si arranca, si fa fatica». Invertire la rotta non è così semplice e, soprattutto immediato. «Non possiamo pensare che ci scelgano comunque — dice l'agente — Dobbiamo fare i conti con la concorrenza, anche del Far East, e mostrarci più affidabili. Ormai non si programma più nei sei mesi successivi, ma nei due anni. Oggi si comprano già le crociere del 2017, quindi ogni ragionamento di crescita vera si sposta al 2018». Quanto ai porti, Civitavecchia guiderà il 2016 con 2,31 milioni di passeggeri movimentati, seguita da Venezia (1,55), Napoli (1,17), Genova (980mila), Savona (960mila). Livorno (750mila) e a seguire, in ordine, La Spezia, Palermo, Bari, Messina, Cagliari, Salerno, Olbia e altri 61 scali minori. «Da anni denunciamo i problemi legati allo stop delle grandi navi a Venezia — chiude Senesi — 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. Ma le risposte tardano sempre ad arrivare».

SENESI Il presidente dell'agenzia marittima Cemar presenta i dati del 2016

Crociere, Seatrade: Italia prima in Europa

L' Italia si conferma la prima destinazione europea per il settore delle crociere anche per il 2016. A dichiararlo è Sergio Senesi , presidente di Cemar Agency Network di Genova, nell' ambito del Seatrade Cruise Global in corso a Fort Lauderdale fino al 17 marzo. La più importante manifestazione del settore a livello internazionale è stata l' occasione per presentare ufficialmente i risultati dell' analisi condotta annualmente 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. Le proiezioni di Senesi indicano una sostanziale stabilità del mercato italiano: il 2016 si chiuderà con 10.948.000 passeggeri movimentati (+0,37% rispetto al 2015) e 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 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 denunciamo 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». Secondo 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). Per quanto riguarda i porti quelli coinvolti passano da 79 del 2015 a 73 che, in alta stagione, daranno origine a una movimentazione passeggeri con punte di oltre 75mila unità al giorno. Civitavecchia si conferma il principale scalo crocieristico italiano anche nel 2016, con 2.310.000 passeggeri movimentati, seguito 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 minori. «Rileviamo

infine il crescente e costante successo riscosso dai sistemi di prenotazione crociere online - conclude il presidente di Cemar Agency Network - ai quali gli utenti si rivolgono con sempre maggior frequenza e familiarità». www.crociereonline.net www.traghettiweb.it.

Crocieristica, Italia prima in Europa. Napoli segue Civitavecchia e Venezia

L' Italia si conferma prima destinazione crocieristica europea per il 2016 con 10.948.000 passeggeri movimentati. Ma mentre il trend mondiale Ã¨ in forte crescita, l' Italia resta stabile (+0,37% rispetto al 2015). " Il mercato crocieristico dimostra la soliditÃ e l' appeal 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 del bunker Ã¨ ai minimi storici e l' indebolimento dell' euro favorisce l' afflusso di crocieristi da Usa e Gran Bretagna. L' Italia Ã¨ perÃ² 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' Ã¨ il rischio di un 2017 ancora in stallo: " In Italia c' Ã¨ troppa burocrazia e poca disponibilitÃ a fare sistema ? denuncia Senesi - Si sente la mancanza di strategie comuni e una regia nazionale. Da anni denunciamo le problematiche legate allo stop delle grandi navi a Venezia, che crea difficoltÃ 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 ".

LE PREVISIONI DI CEMAR. CIVITAVECCHIA, VENEZIA E NAPOLI I PORTI LEADER

I crocieristi non tradiscono l'Italia

Nel 2016 i passeggeri sfioreranno gli 11 milioni. Testa a testa fra Genova e Savona

GENOVA. L'Italia resta in testa alla classifica e si conferma prima destinazione crocieristica europea anche per il 2016, anno che nel nostro Paese si chiuderà con 10.948.000 passeggeri movimentati.

Un primato indiscusso, per ora, che lascia però intravedere qualche timore il futuro: mentre il trend mondiale è infatti in forte crescita, l'Italia resta sostanzialmente stabile (+0,37% rispetto al 2015). «Il mercato crocieristico dimostra la solidità e l'appeal di sempre, con un forte incremento a livello mondiale», spiega Sergio Senesi, presidente dell'agenzia genovese Cemar, presentando al Seatrade di Fort Lauderdale i dati dell'analisi condotta dall'azienda. «Il prezzo dei bunker - aggiunge - 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 si conferma il principale porto crocieristico italiano anche nel 2016, con 2.310.000 passeggeri movimentati, seguita da Venezia (1.550.000) e Napoli (1.170.000). Al quarto posto Genova (980.000), poi 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. I primi sei approdi italiani, secondo i dati resi noti da Cemar, gestiscono oltre il 75% del traffico crocieristico nazionale. Numeri positivi, ma il rischio, dicono gli esperti, è di uno stallo nel 2017. «In Italia - chiude Senesi - c'è troppa burocrazia e poca disponibilità a fare sistema. Si sente la mancanza di strategie comuni e di una regia nazionale».

R.E.

La Costa Luminosa, una delle navi della flotta Costa Crociere (gruppo Carnival)