



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Riforma dei Porti** (Il Sole 24 Ore)

Dai Porti:

Trieste:

"...15 nuovi motrici per il servizio porto-interporto..."
(Informazioni Marittime)

Venezia:

"...Quattro privati per il nuovo terminal..." (Il Gazzettino Venezia Mestre)

Genova:

"...Container radioattivo bloccato al Vte..." (La Repubblica GE)

Livorno:

"...Corsini all'AsSp-Darsena Europa..."
(Corriere Marittimo, Ferpress, Il Tirreno, La Nazione LI)

Piombino:

"...Paura sul traghetto..." (La Nazione)
"...Il sistema di sicurezza ha funzionato..." (La Nazione)

Napoli:

"...POT, porti campani fanno sistema..." (Informazioni Marittime)

Augusta:

"...La portualità locale dev'essere protetta..." (La Sicilia, Siracusa News)

Focus:

- **Risposte e turismo- Speciale crociere** (Il Nautilus, Il sole 24 Ore, Gazzettino Venezia Mestre, Informazioni Marittime, Ansa, La Nuova Venezia Mestre)

Altre notizie dai porti italiani e stranieri

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Governance. A rilento anche gli insediamenti dei presidenti - Atteso il regolamento per il partenariato

Porti, la riforma è in ritardo

Solo tre Autorità di sistema hanno costituito il comitato di gestione

La riforma della governance dei porti, che ha raggruppato in 15 Autorità di sistema portuale gli scali italiani, accorpendo le precedenti 24 port Authority, fatica a prendere il volo. A otto mesi dall'approvazione del decreto soltanto tre Adsp, quelle che hanno sede a Napoli, Ravenna e Taranto, hanno designato il comitato di gestione, ossia l'organismo che sostituisce i vecchi comitati portuali e che funge da cda dell'Autorità. Non solo. In sette porti il presidente dell'Adsp deve ancora insediarsi (anche se per tre l'insediamento è imminente). Insomma, la situazione è ancora in parte all'impasse. Una stasi dovuta, in qualche caso, anche ai tempi necessari all'Anac (Autorità nazionale anticorruzione) per verificare la compatibilità con l'incarico delle persone designate a far parte dei comitati di gestione. Di questi ultimi, fa parte di diritto il numero uno dell'Adsp, che lo presiede e ha voto prevalente in caso di parità; gli altri membri sono così nominati: un componente dalla Regione, o da ciascuna delle Regioni di riferimento; uno dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane di riferimento e/o dal sindaco dei comuni ex sede di port Authority inclusi nell'Adsp; uno dall'autorità marittima. Nonostante le difficoltà e i ritardi, però, come testimoniano i presidenti delle Adsp del Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) e dell'Adriatico centro-settentrionale (Ravenna), presso le quali il comitato è stato nominato, una volta superato il blocco dei passaggi burocratici la riforma sembra funzionare.

«Mi sono insediato il 5 dicembre scorso - spiega Pietro Spirito, presidente dell'Adsp del Tirreno centrale - e avevo dato, a tutte le istituzioni chiamate a designare il comitato, i 30 giorni prescritti dalla legge per le nomine. Le indicazioni sono arrivate abbastanza nei tempi, salvo un'istruttoria un po' più lunga per Salerno, ma siamo arrivati alla composizione definitiva in modo rapido. Ora sto affrontando un altro tema della governance: la formazione dell'organismo di partenariato (al quale partecipano tutte le associazioni datoriali e sindacali delle categorie in porto, ndr), che rappresenta il dialogo con gli operatori. Ora sono arrivate quasi tutte le indicazioni per i componenti, e martedì (oggi per chi legge, ndr) farò il decreto di designazione dell'organismo, anche se manca ancora il regolamento di funzionamento da parte del ministero. Giovedì ci sarà la prima seduta, poi, in attesa del regolamento, si riunirà bimestralmente». Anche presso l'Adsp dell'Adriatico centro-settentrionale (Ravenna), dice il

- segue

presidente Daniele Rossi, «Il comitato di gestione c'è e ha già fatto due riunioni che sono state molto efficienti ed efficaci: siamo in una logica di cda, quindi di stampo privatistico e che funziona. Ho già contattato tutti i potenziali rappresentanti del tavolo di partenariato e penso che nel giro di un paio di settimane saremo in grado di costituirlo». Il presidente dell' Adsp del Mar Ionio (Taranto), Sergio Prete ha, invece, firmato ieri il decreto di costituzione del comitato.

Carla Roncallo, presidente dell' Adsp del mar Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara), in attesa delle designazioni per il comitato di gestione da parte di Regione Toscana e sindaco di Carrara ha, invece, deciso di convocare, per giovedì 9, il vecchio Comitato portuale per l' approvazione del piano triennale delle opere 2017-2019 e il bilancio di previsione del porto della Spezia. D' altro canto, dice, «è normale che con una riforma di questa portata, ci siano delle incertezze. Tra un anno non ci ricorderemo più di questi ritardi».

Per l' Adsp del Mar Ligure occidentale (Genova e Savona) il presidente Paolo Signorini ha appena ottenuto il via libera dall' Anac ai nomi del comitato di gestione e procederà entro 15 giorni alla formazione dell' organismo.

RAOUL DE FORCADE

Informazioni Marittime

Trieste, 15 nuove motrici per servizio porto-interporto



Nel [porto di Trieste](#) sono stati consegnati venerdì scorso alla società di logistica Alpe Adria, da Autamarocchi, 15 trattori stradali trasformati in macchine operatrici per le operazioni di carico/scarico di semirimorchi ed altre unità di carico carrellate, in funzione dello shuttle ferroviario Ro-La che collega il Punto franco nuovo dello scalo giuliano all'interporto di Trieste (Ferneti).

Il servizio, operativo da novembre 2015, ha una frequenza giornaliera e viene impiegato per trasportare i semirimorchi movimentati in/out dalle navi Ro-Ro che scalano a Trieste. La Ro-La o "autostrada viaggiante" ha il grande vantaggio di permettere la combinazione del traffico stradale con quello ferroviario, attraverso l'utilizzo di un treno sul quale vengono trasportati camion completi.

L'utilizzo di tale servizio su una tratta di breve distanza, rappresentato una soluzione altamente innovativa nel ramo dei trasporti intermodali e combinati, con notevoli vantaggi non solo logistici, ma anche ambientali. "Queste implementazioni sono piccoli passi per raggiungere grandi risultati" - ha sottolineato il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino, durante la cerimonia di consegna dei nuovi mezzi. "La riduzione dei flussi di veicoli pesanti sulla viabilità urbana, avrà innegabili benefici in termini di riduzione delle emissioni e di miglioramento della sicurezza stradale. Toglieremo più di 15 mila mezzi pesanti annualmente dalla strada".

L'acquisizione delle 15 nuove motrici a supporto del servizio ferroviario che fa da navetta tra mare e Carso, è anche uno degli ultimi tasselli per la piena integrazione dello scalo giuliano con il suo interporto principale. Passo finale per il rilancio completo della struttura anche dal punto di vista economico, ha concluso D'Agostino sarà "la prossima attivazione del Punto franco presso Ferneti".

PORTO MARGHERA Sono pronti a farsi carico dei costi, circa 200 milioni. Il progetto ad aprile

Quattro privati per il nuovo terminal

Le imprese si sono associate per realizzare la stazione passeggeri che libererebbe Venezia dalle Grandi navi

Maurizio Dianese

MARGHERA

In sei mesi si potrebbe togliere quasi metà delle Grandi navi da Venezia. E in tre anni eliminare il passaggio dell'80 per cento delle navi da crociera nel Canale della Giudecca. Come? Spostando tutto il traffico oltre le 40mila tonnellate a Porto Marghera. In questo modo, oltre a risolvere il problema del passaggio delle grandi navi nel bacino di S. Marco, si arriverebbe a riqualificare una parte importante del polo industriale. Se ne parla da anni e Porto Marghera è sempre parsa la soluzione più ovvia, ma finora non si era trovato nessuno disposto a scommettere quattrini su questo progetto. Adesso finalmente è stata invece costituita una Ati (Associazione Temporanea di Imprese) fra quattro società di ingegneria tutte con sede in Veneto: ED srl di Venezia; Technital di Verona; NET engineering di Monselice. F&M di Mirano. I progettisti, in assenza delle istituzioni pubbliche, si fanno carico (pagano di tasca loro) di questo progetto di reinsediamento a Marghera della stazione passeggeri. Non vuol dire che la Marittima chiude i battenti, ma che resta come scalo delle navi passeggeri sotto le 40mila tonnellate e per gli yacht.

Fra i progettisti del nuovo terminal passeggeri a Porto Marghera c'è

Roberto D'Agostino, architetto, ex assessore comunale all'Urbanistica e presidente dell'Arsenale. D'Agostino in questo momento sta seguendo in Cina la realizzazione di un quartiere residenziale, ma allo stesso tempo lavora al progetto del nuovo terminal. L'area individuata - spiega - è quella che si trova nel Canale Industriale nord. Si tratta di 21 ettari che confinano direttamente con la Fincantieri e che arrivano fino al canale Vittorio Emanuele. Si tratta in gran parte di aree dismesse e non utilizzate per le attività del porto commerciale. Per realizzare le nuove banchine per l'attracco delle navi - osserva D'Agostino - non sono necessari grandi lavori, si tratta solo di arretrare le sponde del Canale Industriale Nord e del Canale Bretella di 45 metri in modo da consentire il transito e l'ormeggio delle navi. Che entreranno ed usciranno dal Canale dei petroli. Dunque, non si scaverà un solo centimetro di nuovi canali. L'intervento complessivo - secondo il cronoprogramma stilato dai progettisti - durerà sei anni e procederà per fasi. Nella prima fase della durata di cinque mesi verranno realizzati due attracchi provvisori che toglieranno il 40 per cento del traffico dal Bacino di S. Marco. Entro i primi tre anni sarà completata la seconda fase con la realizzazione di due nuovi attracchi e l'eliminazione dell'80 per cento del traffico dal Bacino di S. Marco. La

terza fase della durata di un anno prevede la realizzazione di ulteriori due attracchi e il completamento dello spostamento di tutte le navi dal Bacino di S. Marco. L'ultima fase della durata di due anni servirà a completare tutto il progetto. La nuova Stazione Marittima di Porto Marghera potrà ospitare cinque grandi navi: i due attracchi provvisori inizialmente potranno essere mantenuti per le emergenze.

L'investimento è di 200 milioni di euro ed è previsto che siano i privati, attraverso procedure di project financing, a farsi carico della realizzazione del nuovo impianto. In questo momento - spiega D'Agostino - il progetto è presso il Ministero dell'Ambiente e ha superato la fase di "scoping", vale a dire che il Ministero ha fatto le sue osservazioni alle quali rispondere in sede di Via, la Valutazione di impatto ambientale. Entro il mese di aprile il progetto verrà sottoposto alla Commissione Via del Ministero. Se nessuno si mette di traverso e se tutti invece si mettersero a lavorare per mandare in porto l'unico progetto che ha qualche possibilità di essere realizzato senza provocare le proteste, alla fine di quest'anno si potrebbe avere il via libero e, se non per il prossimo Carnevale, almeno per Pasqua potremmo togliere di mezzo quasi metà della Grandi navi dal Canale della Giudecca.

I CONTROLLI/ DISPOSTO IL RESPINGIMENTO DOPO CHE L'ARPA HA RILEVATO LA PRESENZA DEL CESIO 137

Container radioattivo bloccato al Vte

DA una settimana c'è un discreto allarme al porto di Voltri-Prà, per la presenza di un container attorno al quale i contatori Geiger hanno rilevato la presenza di una sorgente radioattiva: di Cesio 137, isotopo che si sprigiona dalla fissione nucleare.

Secondo indiscrezioni si tratterebbe di radioattività di media intensità, ma che potrebbe essere pericolosa se lasciata per parecchio tempo nelle vicinanze della presenza umana. Tant'è che la Prefettura di Genova ha firmato il decreto di respingimento, disponendo che il container, proveniente dal Pakistan, sia rimesso su una nave e rispedito al mittente. E però occorrerà trovare un mercantile adatto, che sia munito di locali schermati, idonei al trasporto di materiale radioattivo.

Il "sarcofago", contenente rottami di rame e destinato ad una ditta lombarda, dal 27 febbraio scorso è posto sotto "sequestro" al



PORTO

A scoprire la "sorgente" sarebbero stati i routinari controlli da parte dell'Arpa e subito dopo sono stati chiamati gli ispettori della Prevenzione della Asl Tre

Vie di Voltri-Prà. Al momento è stato isolato nella zona più estrema del porto, nel cosiddetto bunker allestito in precedenza per altre vicende simili nella parte più prominente del "Sesto Modulo". Appunto per evitare che le maestranze ne vengano a contatto e soprattutto per capire che fine dovrà fare.

A scoprire la "sorgente" sarebbero stati i routinari controlli da

Il cassone, contenente rottami di rame e spedito dal Pakistan, era destinato ad una ditta lombarda

parte dell'Arpa e subito dopo sono stati chiamati gli ispettori dello Psai (il settore della Prevenzione e della Sicurezza negli Ambienti di Lavoro) della Asl Tre. E che la fonte di radioattività sia abbastan-

za alta anche a container chiuso, lo dimostrerebbero i successivi interventi dei vigili del fuoco del settore Nbc (Nucleare, Biologico, Chimico e Radioattivo).

Questa vicenda segue quella dei 6 container ufficialmente provenienti dalle Isole Marshall e spediti da una società offshore, in realtà provenienti dall'Ucraina e sdoganati da una ditta svizzera - bloccati e sequestrati in porto, "confinati" all'interno di magazzini nella zona del Sech di Sampierdarena. Uno di questi contenitori, pieno di rottami di ferro, dal suo interno emana radioattività con valori sopra i livelli di guardia. Su questo sequestro, però, il procuratore aggiunto Vittorio Ranieri Miniati ha aperto un'inchiesta, affidandola al pm Walter Cotugno del pool ambiente, delegando per le indagini l'Agenzia delle Dogane e sempre allo Psai.

(g. filetto)

REPORTAGE/2017/2018

Livorno: Arrivati i nuovi soci di TDT - Quali sviluppi futuri?

di Lucia Nappi

LIVORNO- La scorsa settimana si è insediato il nuovo Consiglio di Amministrazione di Terminal Darsena Toscana. Dopo l'avvenuto passaggio di mano all'interno di Gip (azionista dell'80% delle quote della società terminalista livornese) sono arrivati i due nuovi soci, i fondi Infracapital (UK) e InfraVia (Francia) investitori di primo piano nel settore delle infrastrutture in Europa.

E' stato confermato Amministratore Delegato del nuovo CdA Luca Becce che lascia la poltrona di AD di Cilp (Compagnia Impresa lavoratori portuali) probabilmente per dedicarsi maggiormente alle attività del principale terminal contenitori livornese, al suo posto alla guida della Compagnia Impresa entra **Aldo Padova**, esperto di logistica e responsabile della regione Asia-Pacifico, direttore generale per le operazioni di *BCube* in Cina, .

Tornando alle new entry nel nuovo Consiglio di Amministrazione di TDT i due nuovi rappresentanti degli azionisti anglo-francesi sono: **Alberto Signori** dal 2012 in Infracapital dove ricopre la posizione di "Transaction Director" dopo quasi 20 anni di esperienza nel settore finanziario, (M&A divisione di UBS e Senior Auditor at KPMG Italia) – Master MBA alla Bocconi e **Olivier Laroche**, Asset manager di InfraVia dove è presente dal 2016, viene da A.T. Kearney di *Chicago*.

Nuovo consigliere anche Giulio Schenone, Ceo di Gip e azionista al 5% della società, unicosuperstite del gruppo di imprenditori genovesi (Negri, Magillo e Cerruti) che lo scorso 23 febbraio hanno firmato il passaggio di mano con i Fondi.

- segue

Vengono inoltre confermati gli incarichi all'interno del CdA del **presidente Enzo Raugei** (presidente Compagnia portuale Livorno) e del **consigliere Marco Dalli** (presidente Cilp). Questo cambiamento societario sulle banchine della Darsena Toscana modificherà profondamente l'economia di Livorno, di questo c'è consapevolezza tra gli operatori che si chiedono se i nuovi arrivati avranno la volontà di attivare investimenti per la città, perchè se così fosse ci saranno benefici, altrimenti Livorno potrebbe subirne gravi conseguenze. Un esempio concreto di questo? L'attività crocieristica che registra nello scalo labronico numeri importanti in termini di approdo navi e transito passeggeri (oltre 800mila), presenze tuttavia che incidono poco sull'economia locale. Per la maggior parte i passeggeri delle navi da crociera sfiorano appena l'economia di Livorno. Il motivo, anzi la colpa, viene per lo più attribuita alla mancanza di capacità imprenditoriale locale. Questo è quello che si dice.

Naturalmente il traguardo a cui mirare è la **Darsena Europa**, perchè alla realizzazione di questa piattaforma è legato il destino del porto di Livorno. Tuttavia lo scenario si presenta complesso e le carte fondamentali saranno giocate nei prossimi mesi dal nuovo presidente dell'Authority, Stefano Corsini, il cui arrivo è previsto a Livorno in questa settimana. La Darsena Toscana troverà uno sviluppo futuro nella nuova progettazione della Darsena Europa, ampliando la propria vocazione con tipologie di traffici ad oggi presenti in altre aree del porto. Infatti sebbene nel 2016 TDT abbia registrato un forte trend di crescita, per il numero di contenitori movimentato, tuttavia i limiti infrastrutturali, tra cui i fondali non idonei a navi delle ultime generazioni e il canale di accesso stretto, sono fattori che richiedono soluzioni.

Livorno: Benvenuto presidente, a quando la Darsena Europa?

di Lucia Nappi

LIVORNO - Corsini si è insediato a Palazzo Rosciano, nel salutare i dipendenti dell'Ente tra le varie cose ha detto: *"C'è molto da lavorare dovremo impegnarci per creare una squadra forte e coesa che metta a frutto le sinergie che hanno saputo sviluppare in questi mesi le Autorità Portuali di Livorno e Piombino".* Peccato che nel primo giorno di lavoro il neo presidente non abbia indetto la conferenza stampa, appuntamento che sicuramente sarà nei prossimi giorni, perché a questa dichiarazione sarebbe seguita la madre di tutte le domande: **"Presidente e la Darsena Europa, a quando il bando? E' inutile giraci intorno, se lo chiedono tutti sulle banchine e la vogliono tutti, anche coloroche ne erano i principali avversatori e ora a colpi di j'accuse si impegnano nell'arte tipicamente italica del voltagabbanismo.**

Il ruolo del presidente Corsini sarà importante nei prossimi mesi perché ha in mano le sorti del porto e della città, per quanto questo ruolo risponda alla riforma della governance portuale per cui tutto quello che viene deciso, in ambito di realizzazioni infrastrutturali, parte da un progetto di coordinamento centrale, dalla volontà di Roma. **Adesso come nel gioco delle tre carte, chi mischia le carte ha in mano il gioco, re di picche: il porto vince e raddoppia la posta, asso di cuori e asso di denari: il porto perde, tutto.**

Darsena Europa e le manovre preparatorie: Dal punto di vista imprenditoriale, le manovre preparatorie per la **Darsena Europa** ci sono state nelle settimane scorse, Luigi Negri e il gruppo genovese (Magillo e Cerruti) escono di scena in Gip (Gruppo investimenti portuali) la società che detiene l'80% delle quote azionarie del principale Terminal contenitori di Livorno, Terminal Darsena Toscana, che viene ceduta ai fondi Infracapital e Infravia. L'operazione apre senza dubbio a questi investitori la strada per l'investimento principale, quello della **Darsena Europa**, per la quale saranno necessari 300 milioni di euro da parte del privato attraverso il project financing, il finanziamento pubblico-privato. Di qui la scelta dichiarata di Negri di fare questa operazione, le dichiarazioni dell'imprenditore genovese erano state *"Noi imprenditori familiari non possiamo stare su*

- segue

questi scenari". Con la vendita di Gip ha sì è vero che ha consegnato nelle mani dei fondi anglo-francesi oltre a TDT anche gli altri gioielli di famiglia: il 60% di **Genova Sech** (il 40% è di PSA), il 34,7% di **Vecon Venezia** (il 65,3% è di PSA) il 21% del **Consorzio Bettolo** di Genova (le quote restanti sono suddivise tra 65% MSC e 14% PSA) la società in fase di sviluppo che controllerà il Terminal Bettolo in fase di costruzione. Proprio questo Terminal sarà in ordine di tempo, rispetto alla Darsena Europa, il primo per il quale dover iniziare a spendere, 150 milioni di euro tra 1 anno e mezzo circa.

Il Bando Darsena Europa: Il presidente Corsini avrà un ruolo importante per la Darsena Europa, il bando per la manifestazione d'interesse pubblica scadrà il 31 maggio prossimo, già altre tre scadenze sono saltate, quindi sulle banchine labroniche c'è attesa ma anche timore, si sussurra che qualora dovesse essere nuovamente procrastinata la data di maggio del bando, sarebbe saggio che il rinvio non fosse oltre settembre prossimo, già con la fine dell'anno ci sarebbero dei grossi problemi, i motivi politico-elettorali ne amplificherebbero le difficoltà.

Il fattore tempo sarà quindi determinante, sempre dalle voci delle banchine, c'è chi dice che la tempistica sarà rivelatoria delle volontà romane, perché qualora il bando subisse un rinvio oltre settembre potrebbe rispondere ad una logica di non avere urgenza nel partire a costruire questa Darsena Europa. Perché? Una delle risposte potrebbe essere che nel mar Tirreno ci sono troppi terminal in grado di accogliere le navi di ultima generazione. Genova, La Spezia e Savona e un'altra maxi infrastruttura creerebbe effetto "overcapacity".

Stefano Corsini, primo giorno a Palazzo Rosciano

LIVORNO - Il decreto di nomina che ne ufficializza l'insediamento a Palazzo Rosciano è ancora alla firma, ma quello di stamani è stato a tutti gli effetti il suo primo giorno di lavoro: Stefano Corsini, presidente designato dell'Autorità Portuale dell'Alto Tirreno, entra nel quartier generale dell'ormai ex Port Authority livornese con l'autorevolezza e la consapevolezza di chi sa che questa volta toccherà a lui prendere in mano il destino dei porti di Livorno e Piombino, parte integrante di un unico sistema messo a punto dal Ministero delle Infrastrutture. Affiancato dal suo predecessore, Giuliano Gallanti, e dal segretario generale Massimo Provinciali, Corsini ha subito fatto capire ai dipendenti di avere le idee chiare: "Sono qui per costruire e traguardare nuovi obiettivi – ha detto - C'è molto da lavorare, dovremo impegnarci per creare una squadra forte e coesa che metta a frutto le sinergie che hanno saputo sviluppare in questi mesi le Autorità Portuali di Livorno e Piombino".

Corsini, 58 anni compiuti a luglio, una laurea in ingegneria idraulica, ha alle spalle una lunga esperienza nell'ambito dei servizi tecnico nazionali. Con una competenza maturata sia come progettista di opere marittime nel privato sia nel campo del monitoraggio meteomarino e della difesa delle coste, Corsini è stato per molti anni dirigente dell'ISPRA (Istituto Superiore per la protezione e per la ricerca ambientale). L'ultimo incarico ricoperto prima di approdare a Livorno, quello di dirigente del Cipe, il braccio interministeriale di Palazzo Chigi che approva le principali iniziative di investimento pubblico in infrastrutture del Paese. Presa l'aspettativa dal precedente lavoro Corsini può oggi pensare al futuro dell'Autorità di Sistema.

Caro Sindaco Nogarín, il Comune al porto?
Neppure 1 euro di finanziamento

FIRENZE - *"Respingiamo in toto le accuse del sindaco Nogarín e le rispediamo cortesemente al mittente. A non aver fatto nulla per il porto di Livorno è il Comune di cui è sindaco che, a differenza della Regione, non ha messo un euro di finanziamento su nessun progetto".* E' questa la replica dell'assessore regionale a infrastrutture e trasporti Vincenzo Ceccarelli al J'accuse lanciato nei giorni scorsi dal sindaco di Livorno Filippo Nogarín a margine di un incontro Anci. *"Il garbo – sono ancora parole di Ceccarelli - dovrebbe spingere il sindaco a ringraziare piuttosto che accusare la Regione ma, se ne è privo, Nogarín dovrebbe avere almeno il buongusto di tacere".* *"Per quanto riguarda le nomine e i presunti ritardi che attribuisce alla Regione – continua l'assessore – è inutile parlare con chi non sa nemmeno chi deve fare le nomine dell'Autorità di sistema portuale, nomine che spettano al ministero".*

Porto di Livorno: Ceccarelli replica a Nogarin, è il Comune a non aver messo un euro

(FERPRESS) – Livorno, 6 MAR – “Respingiamo in toto le accuse del sindaco Nogarin e le rispediamo cortesemente al mittente. A non aver fatto nulla per il porto di Livorno è il Comune di cui è sindaco che, a differenza della Regione, non ha messo un euro di finanziamento su nessun progetto”. E’ questa la replica dell’assessore regionale a infrastrutture e trasporti Vincenzo Ceccarelli alle dichiarazioni rilasciate oggi dal sindaco di Livorno Filippo Nogarin a margine di un incontro Anci. Nogarin aveva affermato: “Sul porto di Livorno credo che ci sia da fare una considerazione molto seria. La Regione ha puntato tutto sul suo sviluppo, nell’ambito di quella che è la crisi dichiarata anche dal decreto ministeriale. A due anni dalla campagna regionale che ha confermato Rossi, l’unica cosa che si evince concretamente è il niente”.

“Il garbo – ha ribadito Ceccarelli – dovrebbe spingere il sindaco a ringraziare piuttosto che accusare la Regione ma, se ne è privo, Nogarin dovrebbe avere almeno il buongusto di tacere”. “Per quanto riguarda le nomine e i presunti ritardi che attribuisce alla Regione – continua l’assessore – è inutile parlare con chi non sa nemmeno chi deve fare le nomine dell’Autorità di sistema portuale, nomine che spettano al ministero”.

LE ALTRE NOTIZIE DELLA CITTÀ

FACCIA A FACCIA CON I DIPENDENTI

La firma non c'è ma all'Authority debutterà Corsini



Gallanti e, a destra, Corsini ■ ZUCHELLI IN CRONACA

NUOVA AUTHORITY » IL PRIMO GIORNO DI CORSINI

Al debutto il quasi-presidente «Vengo a Livorno per costruire»

Il decreto non c'è ancora ma il successore di Gallanti è stato presentato ai dipendenti di Palazzo Rosciano
«Il microtunnel è un'opera importante, parola di ingegnere». Porto 2000, siamo a un passo dal verdetto

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

Altro che l'"auto non blu" del sindaco Filippo Nogarin, che è pur sempre una signora Volkswagen Passat station wagon: il futuro presidente dell'Authority Stefano Corsini si presenta a Palazzo Rosciano a bordo di una anonima Punto scura e a guidarla non è l'autista bensì il segretario generale Massimo Provinciali. Talmente francescano che piacerebbe a leader pauperisti come l'uruguaiano Pepe Mujica o il burkinabé Thomas Sankara.

Ancora non c'è l'ultimo bollo tondo ma è, assurdamente, solo una questione di lana caprina burocratica: la penna per firmare il decreto di nomina l'ha in mano il ministro Graziano Delrio, che ha già acquisito da più di due mesi l'ok ufficiale del governatore Enrico Rossi e da qualche settimana, anche il via libera da parte delle commissioni parlamentari. Dubbi? Neanche a parlarne, l'idea di puntare su Corsini è farina del sacco proprio di Delrio.

La nomina ancora non c'è

E allora cos'è che sta facendo slittare di giorno in giorno, di settimana in settimana, questa benedetta nomina che il

porto attende? Da informazioni non ufficiali assunte scandagliando il sottobosco governativo romano, l'ingegnere di Palazzo Chigi deve ancora ottenere il via libera per mettersi in aspettativa dal proprio incarico di dirigente: possibile che gli apparati di governo mettano i bastoni fra le ruote di una scelta caldeggiata dal ministro delle infrastrutture, che fino alla primavera di due anni fa era proprio al timone di Palazzo Chigi? Più probabile che si tratti di quelle "distrazioni" burocratiche con cui Roma ammazza i territori e neppure se ne accorge...

«Vengo per costruire, per fare: c'è una importante scommessa da affrontare come la Darsena Europa», dice l'ingegner Corsini di fronte al tacchino del cronista cercando di non sbilanciarsi troppo prima della nomina formale. Poi aggiunge: «Posso garantire il massimo impegno e che le scelte saranno scelte mie». Come dire: rivendica la responsabilità e, sembra di capire, manda un altolà a chiunque pensasse di poterlo tirare per la giacchetta.

Ok al microtunnel

Sia a caldo durante il tour di giovedì in porto sia ieri a fine mattinata è saltata fuori anche

la sottolineatura da ingegnere doc: l'apprezzamento per il progetto del microtunnel che, spostando sotto il fondale le condutture verso la raffineria Eni, consentirà di toglierle da dove sono adesso e dunque di allargare il canale di accesso. «È un'opera interessante, e importante», chiosa l'ingegnere romano.

Prima della maxi-Darsena

Non è un aspetto secondario: a più riprese gli operatori hanno ricordato che senza Darsena Europa il porto di Livorno non ha un domani ma i tempi di realizzazione sono, nell'ipotesi più ottimistica di 5 anni (o, più realisticamente, il doppio). E nel frattempo? Ecco, le opere per ridurre l'impatto delle strozzature fisiche che condizionano l'accesso al porto sono lo strumento per gestire l'immediato.

Comunque Corsini, classe 1958, ingegnere idraulico esperto di opere marittime, ha già nello zaino il bastone di maresciallo, anzi di generale. La riprova sta nel fatto che il comunicato di Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, dice che «quello di stamane è stato a tutti gli effetti il suo primo giorno di lavoro» e ripete che il presidente desi-

gnato entra nel quartier generale dell'ormai ex Port Authority livornese, ora trasformata formalmente in Autorità di sistema dell'Alto Tirreno «con l'autorevolezza e la consapevolezza di chi sa che questa volta toccherà a lui prendere in mano il destino dei porti di Livorno e Piombino, parte integrante di un unico sistema messo a punto dal ministero delle infrastrutture».

Se nel primo round di assaggio giovedì scorso era stato accompagnato dal predecessore Emilio Gallanti dal numero due Massimo Provinciali a girare per un'ora e mezza i vari tasselli del puzzle portuale, ieri la giornata è stata praticamente per intero alla "macchina" dell'ente: al mattino un lungo incontro nell'ufficio di presidenza, nel pomeriggio il primo contatto con i dipendenti nel salone al primo piano. Con una appendice significativa: il colloquio con il sindaco Filippo Nogarin. «Del tutto informale», si premurano di precisare da Palazzo Civico.

Piombino è importante

Ma il presidente (designato) insiste sulla svolta che allarga i confini del mondo portuale governato da Palazzo Rosciano: non ci sta a vedere Piombino

- segue

semplicemente come una appendice, qualcosa di simile a un extra da appiccicare all'assetto già esistente. «Bisogna capire non solo le possibilità di integrazione ma la forza che i due porti insieme possono creare. Anzi, non solo loro ma anche l'Elba».

Non mancano le battute sulla comune fede giallorossa che professano tanto l'ingegnere quasi-presidente che l'attuale segretario generale: del resto, ambedue sono romani e am-

bedue vengono dai ranghi dell'apparato di governo (per Provinciali il ministero delle infrastrutture, per Corsini la presidenza del Consiglio).

Chissà se solo per andare a caccia di consensi e simpatia che Corsini rivela le proprie radici toscane: «La mia famiglia viene dal monte Amiata, mia moglie era senese, i miei figli sono nati a Poggibonsi, andavamo al mare a Follonica e a Castiglioncello. Livorno? No, finora mai».

Ovvio, però, che tenga le carte coperte. Non ha alle spalle l'esperienza al timone di un'altra istituzione portuale ma può contare sugli anni che nell'apparato tecnico del governo lo hanno visto occuparsi di grandi infrastrutture.

Del resto, le urgenze bussano alle porte: c'è da rimettere sui binari il fondamentale progetto della maxi-Darsena secondo le osservazioni della Regione (e c'è da capire se l'uscita di Rossi dal Pd avrà contrac-

colpi); c'è da accelerare la gara dei bacini. E c'è da completare il vaglio delle offerte per la privatizzazione della Porto 2000: le buste sono già state aperte, la commissione (guidata da Provinciali) ha analizzato le offerte, l'istruttoria è praticamente finita. Difficile che ce la facciano prima del Seatrade di Miami, il "conclave" internazionale del mercato crocieristico in agenda a metà mese: e se fosse quello il palcoscenico per l'annuncio dell'esito della gara che mette in palio il proto crociere di Livorno?



Il presidente incaricato della nuova **Authority** Stefano Corsini, 58 anni

➔ INDISPENSABILE PER IL NUOVO SEGRETARIO

E ora c'è la grana del comitato di gestione

Resta ancora una incognita quel che accadrà al comitato di gestione, il nuovo organismo che - a Livorno come altrove - prenderà il posto del comitato portuale nel vecchio assetto dell'**Authority**. Al recente convegno del Tirreno tanto il sindaco livornese M5s Nogarini quanto quello piombinese Pd Giuliani hanno detto di aver in testa un nome ma di non volerlo ancora lanciare nel dibattito.

Sta di fatto che a fine marzo scade la proroga di incarico per il segretario generale Massimo Provinciali, e la presenza del comitato di gestione è indispensabile per approvare la proposta di nomina del segretario che il presidente deve avanzare. Non solo: con la nomina del presidente finirà la vecchia **Authority** e nascerà la nuova Autorità di sistema, dunque con una discontinuità formale.



A sinistra: Stefano Corsini e **Giovanni Gallanti** (di spalle in primo piano) di fronte ai dipendenti dell'**Authority**.



A destra: Il presidente in arrivo (Corsini) insieme al commissario uscente (Gallanti)

IL DIBATTITO IL COMANDANTE ROMA RISPONDE A RIFONDAZIONE

Piattaforma Europa versione light «Pensiamo alle possibilità che dà»

di LIVORNO

IN ATTESA che si pronunci l'ingegner Stefano Corsini, da ieri a palazzo Rusciano in attesa del decreto che lo ufficializza presidente, continua il dibattito innescato sulla piattaforma Europa dalla nostra intervista al sindaco Filippo Nogarin. Tiene banco, in particolare, l'ipotesi della "piattaforma light", ovvero più veloce e meno impegnativa sul piano finanziario rispetto al progetto messo a bando **dal Parlamento europeo** (e sul quale le dichiarazioni di interesse dovranno arrivare entro il 31 mag-

FUOR DI POLEMICA

«L'importante è aumentare gli spazi sulle banchine avanzando verso il mare»

gio, salvo nuovi rinvii). E proprio sulla "piattaforma light" oggi risponde alla presa di posizione di Rifondazione Comunista - pubblicata due giorni fa su queste colonne - il comandante Angelo Roma, che già da tempo va sostenendo l'opportunità di considerare il progetto non tanto

come un nuovo terminal container quanto come uno spostamento a mare di un settore portuale per liberare la Darsena Toscana per altri importanti traffici (rotte in particolare).

«ORA TUTTI chiedono la Darsena light, ma per primi l'abbiamo fatto noi»: Rifondazione rivendica l'idea della Piattaforma Europa versione «mini». Su questa affermazione, Angelo Roma ci ha scritto: «Caro Vladimiro Mannocci, ti conosco troppo bene, per non capire che quanto è stato

scritto su *La Nazione* non sia "opera tua". Considerato che dopo due anni, i tempi sono "veramente" cambiati (fallimento Hanjin; Maersk in rosso; Commerzbank che solleva rettifiche su crediti per quasi 1 miliardo di dollari per rispondere al deterioramento mercati shipping, etc.); a mio avviso, è meglio non ricominciare il dibattito rivendicando chi ha detto per primo "facciamola light". Stabiliranno obiettivi».

«DOVREMMO invece cancellare dall'immaginario collettivo: Piattaforma Europa - continua Roma - uguale a Terminal Containers per accogliere navi sino a 14000 TEUs. L'immagine dovrebbe essere: Darsena (più corretto) Europa uguale a possibilità di aumentare spazi in porto, avanzando verso mare!»

A.F.



PARERE AUTOREVOLE
Il comandante Angelo Roma

L'ARRIVO IN PORTO: MEDICINALI URGENTI PER L'OSPEDALE PORTATI CON UNA MOTOVEDETTA ALL'ELBA

Paura sul traghetto Bellini Incendio in sala macchine

Passeggeri al sicuro sul ponte, spente le fiamme



IL PROBLEMA DEL METEO

I SOCCORSI

Due rimorchiatori
e le unità navali
della Guardia Costiera
interventute a Palmaiola

- PIOMBINO -

PAURA a bordo del traghetto Toremari Giovanni Bellini. Ieri mattina prima delle 9 nella sala macchine si è infatti sprigionato un incendio. La nave era partita da Piombino alle 8,20, diretta a Rio Marina. A bordo c'erano 75 passeggeri e 19 membri dell'equipaggio. L'incendio fortunatamente non ha avuto conseguenze per le persone presenti a bordo, grazie all'intervento dell'equipaggio che ha provveduto ad spegnere l'incendio in tempi brevi, oltre al perfetto funzionamento dell'impianto antincendio. Dalla Sala operativa della Guardia Costiera subito sono state attivate le procedure di soccorso ed assistenza con l'invio in zona di 4 unità navali, 2 rimor-

chiatori e mezzi dei servizi portuali del porto di Piombino.

AD INTERVENIRE sono stati i rimorchiatori di Piombino «Algerina Neri» e «Tito Neri». Un intervento tempestivo e necessario anche perché in quel momento c'erano forti venti dai settori occidentali con raffiche che raggiungevano i 60 km all'ora. La rotta da Piombino a Rio Marina è comunque meno esposta ai venti occidentali in quanto la stessa isola d'Elba funge da riparo naturale. Come supporto sono state attivate poi le motovedette della Guardia Costiera erano la Cp 892, 2117 e 553. Il traghetto Bellini è arrivato in porto, trainato dai rimorchiatori alle 12.15. Fra stata allertata anche un'ambulanza per accertare lo stato di salute dei passeggeri a bordo, ma nessuno si è sentito male a causa dei fumi. Infatti è scattato il sistema di sicurezza la sala macchine della motonave Bellini è stata isolata (porte sigillate) e i motori della nave spenti. E' scattato il sistema automatico di spegnimento fiamme in sala macchine e l'incendio in breve è stato estinto.

Dato che la nave era senza spinta, con il vento che rischiava di farla scarrocciare, il comandante ha dato ordine di dare fondo alle ancore vicino all'isolotto di Palmaiola, in attesa dei soccorsi. L'equipaggio nel frattempo ha verificato che non vi fossero pericoli per le persone a bordo ed ha invitato i passeggeri a salire sul ponte all'aperto. Valutate le condizioni del mare e del vento, è stato deciso di rientrare a Piombino. Il traghetto, scortato dalle motovedette della Guardia Costiera e da alcuni mezzi nautici delle altre forze di polizia intervenute a supporto, è stato preso a rimorchio e condotto nel porto di Piombino dove ad attenderlo intorno alle 12.15 c'era il personale dell'Ufficio Circondariale Marittimo della Guardia Costiera. In corso le attività di indagine per la ricerca delle cause che hanno provocato l'incendio a bordo del traghetto. In seguito al sopralluogo dei vigili del fuoco si presume che le fiamme si siano sviluppate per una accidentale perdita di gasolio da una tubazione. Il gasolio si è incendiato per contatto con parti calde del motore. L'incendio, limitato, è stato spento dall'impianto a CO2 di bordo.



SOPRALLUOGO A BORDO

LA PROBABILE CAUSA

La perdita di gasolio
da una tubazione
e il contatto con parti
molto calde del motore

PIOMBINO L'AD DI TOREMAR SAVELLI SOTTOLINEA LA REAZIONE DELL'EQUIPAGGIO

«Il sistema di sicurezza ha funzionato»

- PIOMBINO -
TOREMAR sottolinea come sia il personale, sia i sistemi di sicurezza abbiano fatto il loro dovere scongiurando pericoli per i passeggeri del «Bellini». In effetti il traghetto, pur colpito da un incendio in sala macchine, non ha provocato danni alle persone a bordo. Anche i veicoli nel garage non sono stati interessati dall'incendio. «Mi preme sottolineare come ancora una volta il personale di bordo si sia comportato in maniera impeccabile, grazie al-

PROFESSIONALITÀ
«Gestione adeguata da parte del comandante e direttore di macchina»

la prontezza del comandante Pasquale Galano e del direttore di macchina della nave, che con tutto l'equipaggio hanno gestito l'evento con grandissima profes-

sionalità - ha dichiarato l'amministratore delegato di Toremar Matteo Savelli - le loro azioni hanno garantito in pochi secondi lo spegnimento dell'incendio e il successivo posizionamento della nave con le ancore in prossimità dell'isola di Palmaiola in attesa dell'arrivo dei rimorchiatori. Questo a conferma della grande professionalità di tutti i nostri marittimi, che come primo obiettivo hanno sempre a cuore e la sicurezza dei passeggeri a bordo».



GUARDIA COSTIERA

Le unità che hanno scortato il traghetto

La portualità locale dev' essere protetta

Augusta. «La Regione - scrive Vera Uccello della Filt Cgil - continua nella sua scelta di non agire perché sia revocata la scellerata decisione di assegnare a Catania la sede dell' **Autorità portuale** della Sicilia orientale. Nonostante il forte segnale di responsabilità lanciato dai sindacati che hanno optato per il rinvio di ogni eclatante iniziativa di protesta nella speranza che il governatore Crocetta provvedesse a rivedere le indicazioni fornite al ministro Delrio, né da **Palermo** né da Roma giungono segnali confortanti».

«Con la nuova riforma - torna a ribadire Uccello - alle **Autorità Portuali** di Sistema viene affidato un ruolo strategico, con funzioni di attrazione e gestione di importanti investimenti; è proprio per questo che per il nostro territorio diventa strategica l' assegnazione del porto Hab, in quanto gestore e cabina di regia di progetti infrastrutturali necessari allo sviluppo e al rilancio occupazionale del nostro territorio».

«La **portualità** del territorio siracusano - prosegue la rappresentante sindacale - va tutelata, per evitare che finisca fuori dal sistema nazionale, con la conseguente e inevitabile perdita di opportunità di rilancio e quindi di ripresa occupazionale. Non solo: la Filt Cgil guarda al porto di Augusta nell' ottica dell' interazione, con un piano di infrastrutturazione, collegando il porto megarese al parco -mezzi di Melilli, all' autostrada, alla linea ferrata. E' evidente che ciascuno debba fare la propria parte».

Informazioni Marittime

Piano triennale, porti campani fanno sistema

141 milioni di euro per Napoli e 73 milioni per Salerno. È il Piano operativo triennale (Pot) 2017-2019 approvato oggi dal Comitato di gestione dell'Autorità portuale (Adsp) del Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia). Per i due porti principali gli interventi rientrano nei programmi del "Grande progetto", finanziati dall'Ue e dalla Regione Campania e riguardano dragaggi, collegamenti stradali e ferroviari, infrastrutture fognarie e idriche. Nello specifico, per Salerno i dragaggi, il completamento della "Porta Ovest" (il collegamento autostradale per i mezzi pesanti), l'allargamento dell'imboccatura e la realizzazione del terminal ro-ro. Per Napoli il completamento della nuova darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario per lo scalo partenopeo. Per Castellammare di Stabia il Pot riguarda l'attracco di mega-yacht e il rilancio dell'industria cantieristica.

Un Pot che arriva al termine di diverse sedute del Comitato, con l'Adsp che ci lavora da quando si è insediata, il 5 dicembre dell'anno scorso. L'approvazione definitiva del Piano sarà anche l'occasione per la prima riunione dell'Organismo di partenariato che dovrà esprimere il suo parere. È l'ente consultore che rappresenta le istanze dei privati; il Comitato di gestione, unico ente decisore, raccoglie quelle di authority, Regione, Comune e Capitaneria. La data della riunione dell'Organismo è fissata per il 9 marzo alle 16, dopodiché il Pot potrà essere inviato al ministro dei Trasporti Graziano Delrio.

«Una programmazione che integra e valorizza lo sviluppo dei porti della Campania. Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali. La nascita infatti del nuovo organismo deve servire a accelerare la realizzazione degli interventi in corso al fine di rendere maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea», commenta il presidente dell'Adsp Pietro Spirito. «La strategia - continua - è potenziare il sistema campano, un sistema portuale *multipurpose*, sostenuto da un bacino demografico ad alta densità, 14 milioni di abitanti, e dalla presenza di importanti poli produttivi che si estendono dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio. La previsione di istituire zone economiche speciali che coinvolgono i territori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare può rappresentare una politica industriale rilevante, consentendo di ispessire e consolidare il tessuto produttivo regionale attraendo l'attenzione delle compagnie armatoriali».

Autorità portuale di Augusta, Vera Uccello (Filt Cgil): "la portualità del territorio siracusano va tutelata"

Sull' **Autorità portuale** di Augusta e lo "scippo" da parte di Catania, sembra essere calato il silenzio "istituzionale". La Regione continua nella sua scelta di non agire perché sia revocata la scellerata decisione di assegnare a Catania la sede dell' **Autorità portuale** della Sicilia Orientale. Il tutto nonostante il forte segnale di responsabilità lanciato dalle organizzazioni sindacali che hanno optato per il rinvio di ogni eclatante iniziativa di protesta - con la consapevolezza di quanto queste possano comportare forti ripercussioni dal punto di vista economico e sociale - nella speranza che il governatore Crocetta provvedesse a rivedere le indicazioni fornite al ministro Delrio, ma né da **Palermo** né da Roma giungono segnali confortanti. " Con la nuova riforma - torna a ribadire Vera Uccello - alle **Autorità Portuale di Sistema** viene affidato un ruolo strategico, con funzioni di attrazione e gestione di importanti investimenti; è proprio per questo che per il nostro territorio, diventa strategica l' assegnazione del porto Hub, in quanto gestore e cabina di regia di progetti infrastrutturali necessari allo sviluppo e al rilancio occupazionale del nostro territorio. La **portualità** del territorio siracusano - prosegue la rappresentante sindacale - va tutelata, per evitare che finisca fuori dal sistema nazionale, con la conseguente e inevitabile perdita di opportunità di rilancio e quindi di ripresa occupazionale. Non solo: la Filt Cgil guarda al porto di Augusta nell' ottica dell' interazione, con un piano di infrastrutturazione, collegando il porto megarese al parco-mezzi di Melilli, all' autostrada, alla linea ferrata. In questa "guerra" per la governance è evidente che ciascuno debba fare la propria parte: se il sindacato e le istituzioni locali hanno già dimostrato quanto ritengano strategico il porto di Augusta, ora spetta al Governatore Crocetta dare al territorio le risposte attese.

RISPOSTE TURISMO Speciale Crociere: nel 2017 attesa una riduzione del traffico

Previsioni 2017 per alcuni porti crocieristici italiani e variazioni percentuale sul 2016

	Previsioni 2017		Valori 2016		Var. % 2017/2016	
	Passeggeri nave	Toccate nave	Passeggeri nave	Toccate nave	Passeggeri nave	Toccate nave
porti principali italiani						
Civitavecchia	2.202.000	752	2.329.676	833	-5,9%	-9,7%
Venezia	1.422.000	473	1.603.660	539	-11,4%	-12,6%
Napoli	1.000.000	400	1.306.131	493	-23,4%	-19,9%
Genova	930.000	209	1.017.363	249	-9,6%	-16,5%
Savona	940.000	183	910.344	313	3,3%	-13,3%
Livorno	690.340	254	807.923	403	-13,5%	-12,2%
La Spezia	300.000	150	499.248	146	-39,6%	4,2%
Palermo	450.000	180	510.078	174	-11,8%	-12,8%
Cagliari	448.908	173	258.066	108	74,2%	60,2%
Bari	400.000	134	400.475	145	-0,1%	-7,6%
altri porti crocieristici						
Romano	352.000	145	307.000	231	14,7%	-38,1%
Di Noe e Porto Torres	220.000	133	219.516	117	0,2%	15,4%
Taranto	n.d.	55	142.991	60	n.d.	8,3%
Brindisi	115.000	41	1.275	14	9100,0%	19,3%
Salerno	155.000	30	111.205	27	38,2%	11,1%
Catania	70.998	31	99.825	40	-29,6%	-22,5%
Trapani	35.000	22	93.110	11	73,1%	100,0%
Ancona	24.993	21	24.993	24	0,0%	-12,0%
Sanremo	50.000	27	45.013	44	11,1%	-38,9%
Monza	n.d.	27	32.215	103	n.d.	11,7%
Portofino	40.000	20	18.000	22	122,2%	9,1%
Porto Cervo	n.d.	20	22.752	119	n.d.	16,8%
Santhi	20.000	20	31.179	21	-35,6%	-5,2%
Quindici altri porti	20.000	20	41.270	16	-50,0%	37,5%
TOTALE ITALIA	10,3 milioni	4.500	11,1 milioni	4.980	-7,8%	-9,6%

ROMA – Una riduzione del 7,1% dei passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) nei porti crocieristici italiani (10,3 milioni) e del 9,6% delle toccate nave (4.500) nei medesimi scali, dovuta in particolare al minor numero di navi da crociera che scaleranno nei porti del Mediterraneo rispetto al 2016.

Queste, in sintesi, le previsioni aggiornate del traffico crocieristico atteso in Italia nel 2017 (imbarchi, sbarchi e transiti) elaborate da Risposte Turismo – società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica – e contenute all'interno del nuovo "Speciale Crociere", pubblicazione dedicata al turismo crocieristico giunta alla settima edizione e disponibile da domani sul sito di Risposte Turismo.

Tali dati, frutto delle informazioni ottenute da 46 scali crocieristici, realtà nel 2016 rappresentative della quasi totalità del traffico passeggeri (99,8%) e delle toccate nave (97,4%), confermano, ampliandola, la previsione negativa per il traffico crocieristico nel nostro Paese annunciata lo scorso settembre alla Spezia in occasione della sesta edizione dell'Italian Cruise Day.

Secondo le nuove previsioni, a fine anno potrebbe scendere da 4 a 3 il numero di porti capaci di movimentare più di un milione di passeggeri: Civitavecchia, (2,2 milioni, -5,9%), Venezia (1,4 milioni, -11,4%) e Napoli (1 milione, -23,4%).

"11 milioni di passeggeri continua ad essere il numero attorno al quale oscilla il traffico crocieristico in Italia, a volte superando tale soglia, a volte scendendo al di sotto di essa" ha affermato Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo.

"Dopo due anni di crescita e stabilità – ha proseguito di Cesare – il 2017 farà registrare un numero ampiamente inferiore alla citata soglia, risultato da leggere senza dubbio in chiave critica ma ancor più quale monito per il futuro. Più di metà dei primi dieci scali nazionali registrerà una contrazione, in qualche caso significativa, Venezia dopo aver perso la terza posizione nella top ten del Mediterraneo potrebbe perdere anche la quarta e scendere al quinto posto; gli imbarchi/sbarchi, ancor più dei transiti, sono in progressiva contrazione, e la domanda di italiani che vanno in crociera non sembra poter tornare ai numeri che si registravano qualche anno addietro".

"C'è bisogno di attenzione, di investimenti e di coordinamento per assicurarsi che la crocieristica per l'Italia continui a rappresentare un settore foriero di grandi risultati" ha concluso di Cesare.

Oltre alle previsioni aggiornate del traffico crocieristico 2017 nei porti italiani, la nuova edizione dello "Speciale Crociere" realizzato da Risposte Turismo contiene un'analisi dell'offerta di posti letto sulle navi da crociera per area di destinazione.

Secondo le elaborazioni di Risposte Turismo, nel 2017 il Mediterraneo potrebbe registrare la quota percentuale sul totale mondiale più bassa degli ultimi 10 anni, pari al 15,5%, rispetto al 18,3% del 2016 e del 16,4% del 2007.

Le previsioni per l'anno in corso, contenute in anteprima nella nuova edizione del rapporto di ricerca, vedono, al primo posto, i Caraibi (35,6%), seguiti dal Mediterraneo (15,5%) e dall'Europa extra Mediterraneo (11,5%). Tra le aree mondiali spicca la quota dell'Asia (10,9%) sempre più vicina al podio nonostante 10 anni fa fosse all'1,5%, a dimostrazione della crescita del mercato crocieristico in tale area geografica.

Il report contiene, in anteprima, anche la classifica dei primi 10 porti del Mediterraneo per numero di passeggeri movimentati nel 2016.

L'Italia vanta ben 5 scali in classifica, con Civitavecchia al 2° posto (circa 2,3 milioni alle spalle di Barcellona con circa 2,7 milioni), Venezia al 4° (circa 1,6 milioni, alle spalle di Palma di Maiorca con circa 1,63), Napoli al 6° (circa 1,3 milioni), Genova all'8° (poco più di 1 milione) e Savona al 9° (circa 910 mila).

- segue

Lo "Speciale Crociere" elaborato da Risposte Turismo contiene infine i dati relativi al traffico crocieristico registrato nel 2016 in tutti i porti italiani.

Il 2016 si è chiuso, rispetto al 2015, con una sostanziale stabilità in termini di passeggeri movimentati (circa 11 milioni) e con una crescita delle toccate nave, passate dalle 4.824 a 4.980 (+3,2%).

Tali risultati sono frutto di una riduzione del numero di crocieristi che hanno scelto di imbarcarsi o sbarcare in Italia (scesi sotto la soglia dei 4 milioni) e di un aumento dei passeggeri in transito.

È scesa la macroarea dell'Adriatico (-2,5%) a fronte di una crescita del resto d'Italia.

Secondo i dati consuntivi del 2016, a livello di movimentazione passeggeri per regione si confermano alla guida della classifica Liguria, Lazio e Veneto, con, rispettivamente, circa 2,5 milioni (-3,8%), 2,3 milioni (+2,9%) e 1,6 milioni (+1,4%).

Queste regioni hanno concentrato nel 2016 quasi il 58% dei passeggeri movimentati, valori che salgono all'81% se si considerano anche Campania (al 4° posto con 1,5 milioni, -2,5%) e Sicilia (al quinto posto con poco più di 1,1 milioni, +2,6%).

Considerando invece le toccate nave, la leadership 2016 spetta al Lazio (870, +6,5%), seguita da Sicilia (814, +11,1%) e Campania e Liguria (con, rispettivamente, 803 e 788 toccate nave).

Per quanto riguarda il numero di porti crocieristici che hanno accolto navi da crociera nel 2016, la Sicilia si conferma al primo posto nella classifica regionale con 10 scali, seguita dalla Liguria (9) e dalla Campania (7).

I dati consuntivi 2016 relativi ai singoli scali crocieristici confermano Venezia quale primo homeport italiano (maggior numero di imbarchi e sbarchi), grazie a poco più di 1,4 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati, seguito da Civitavecchia e Genova, con, rispettivamente, circa 847 mila e circa 642 mila passeggeri movimentati.

Relativamente ai crocieristi in transito, confermata ancora una volta la leadership di Civitavecchia (circa 1,5 milioni), seguita da Napoli (circa 1,2 milioni) e Livorno (circa 798 mila).

Report. Il 2017 di RisposteTurismo

Previsioni in calo per il mercato delle crociere

genova Il 2017 sarà un anno in mercato calo per il traffico crocieristico in Italia. La stima arriva da Risposte turismo che, come fa annualmente, ha stilato il report Speciale crociere, in cui viene fotografata l'evoluzione del comparto.

Secondo la società di ricerca e consulenza guidata da Francesco di Cesare, quest'anno si registrerà «una riduzione del 7,1% dei passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) nei porti crocieristici italiani (10,3 milioni) e del 9,6% delle toccate nave (4.500) nei medesimi scali, dovuta in particolare al minor numero di navi da crociera che scaleranno nei porti del Mediterraneo rispetto al 2016».

I dati sono frutto delle informazioni ottenute da 46 scali crocieristici, realtà che nel 2016 rappresentavano la quasi totalità del traffico passeggeri (99,8%) e delle toccate nave (97,4%).

Secondo le nuove previsioni, a fine anno potrebbe scendere da quattro a tre il numero di porti capaci di movimentare più di un milione di passeggeri: Civitavecchia, (2,2 milioni, -5,9%), Venezia (1,4 milioni, -11,4%) e Napoli (1 milione, -23,4%).

«Undici milioni di passeggeri - afferma di Cesare - continua a essere il numero intorno al quale oscilla il traffico crocieristico in Italia. Tuttavia, dopo due anni di crescita e stabilità, il 2017 farà registrare un numero ampiamente inferiore alla soglia. Un risultato da leggere senza dubbio in chiave critica ma ancor più quale monito per il futuro.

Più di metà dei primi dieci scali nazionali registrerà una contrazione, in qualche caso significativa. Venezia, ad esempio, dopo aver perso la terza posizione nella top ten del Mediterraneo potrebbe perdere anche la quarta e scendere al quinto posto; gli imbarchi/sbarchi, ancor più dei transiti, sono in progressiva contrazione, e la domanda di italiani che vanno in crociera non sembra poter tornare ai numeri che si registravano qualche anno addietro. C'è bisogno di attenzione, di investimenti e di coordinamento per assicurarsi che la crocieristica, per l'Italia, continui a rappresentare un settore foriero di grandi risultati».

Speciale crociere contiene anche un'analisi dell'offerta di posti letto sulle navi da crociera, per area di destinazione. Secondo le elaborazioni, nel 2017 il Mediterraneo «potrebbe registrare la quota percentuale più bassa, sul totale mondiale, degli ultimi dieci anni, pari al 15,5%, rispetto al 18,3% del 2016 e del 16,4% del 2007».

Le previsioni per l'anno in corso sui posti letto, contenute nel report, «vedono, al primo posto, i Caraibi (35,6%), seguiti dal Mediterraneo (15,5%) e dall'Europa extra Mediterraneo (11,5%).

Tra le aree mondiali - continua il report - spicca la quota dell'Asia (10,9%) sempre più vicina al podio nonostante dieci anni fa, nel 2007, fosse all'1,5%, a dimostrazione della crescita del mercato crocieristico in quell'area geografica».

AGENZIA SPECIALIZZATA IPOTIZZA UN DRASTICO CALO ►

Crociere, previsioni-choc: -11% nel 2017



Il milione e 800mila passeggeri del 2013 è un lontano miraggio. E forse perfino il milione e 605mila crocieristi dell'anno scorso potrebbe diventare solo ricordo se si avvereranno le previsioni di una società di ricerca che stima un calo dell'11,4% per il 2017.

Trevisan
a pagina VII

PORTO I dati di "Risposte Turismo". Ma fa ben sperare il bilancio del 2016

Crociere, previsione nera Calo dell'11% nel 2017

Ellelo Trevisan

VENEZIA

Il 2017 vedrà i crocieristi di Venezia scendere a 1 milione e 400 mila con una perdita addirittura dell'11,4% sull'anno passato.

Le previsioni elaborate da "Risposte Turismo", la società di ricerca e consulenza nel settore della macro industria turistica, trovano conferma dai dati, anche se in realtà per il 2016 si aspettavano 1 milione e mezzo di passeggeri e ne sono arrivati di più, ossia 1 milione e 605 mila con addirittura una crescita dell'1,5% di turisti movimentati e toccate nave rispetto al 2015. E una crescita che da un lato fa ben sperare affinché le previsioni

2017 siano riviste un po' al rialzo; certo, però, che il milione e 800 mila passeggeri del 2013 (l'anno prima dell'inizio della crisi locale con il blocco, prima imposto e poi volontario, alle navi di stazza superiore alle 96 mila tonnellate) difficilmente si potrà rivedere.

Se, poi, ai dati lagunari si aggiungono le previsioni nazionali per l'anno in corso, che per la prima volta parlano di una stagnazione, si ottiene una situazione per nulla rosea dell'intero settore: 10,3 milioni di passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti), cioè una riduzione del 7,1% nei porti crocieristici italiani, e un calo del 9,6% delle toccate nave (4.500) nei medesimi scali, dovuta in particolare al minor numero di navi da crociera che scaleranno nei porti del

Mediterraneo rispetto al 2016. Queste le valutazioni di "Risposte Turismo" che si è basata sui dati dei 46 porti crocieristici italiani. Globalmente, scenderanno da 4 a 3 gli scali capaci di movimentare più di 1 milione di passeggeri (Civitavecchia con 2,2 milioni, Venezia con 1,4 e Napoli).

E in particolare per Venezia c'è il rischio che scenda ancora, dopo aver perso il terzo posto nei primi dieci porti del Mediterraneo (ed essere uscita dalla classifica dei primi dieci mondiali, superata da Palma di Maiorca), arrivando al quinto posto. D'altro canto non a caso l'intera area dell'Adriatico, che dipende fortemente dall'andamento di Venezia, è scesa (-2,5%) a fronte di una crescita del resto d'Italia,

- segue

dove però «gli imbarchi/sbarchi, ancor più dei transiti, sono in progressiva contrazione, e la domanda di italiani che vanno in crociera non sembra poter tornare ai numeri che si registravano qualche anno addietro - commenta Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo -. 11

milioni di passeggeri continua ad essere il numero attorno al quale oscilla il traffico crocieristico in Italia». Tornando alla nostra laguna, una soddisfazione però rimane: i dati consuntivi 2016 relativi ai singoli scali crocieristici confermano, infatti, Venezia quale primo homeport italiano

(maggior numero di imbarchi e sbarchi), seguito da Civitavecchia e Genova, con, rispettivamente, circa 847 mila e circa 642 mila passeggeri movimentati. Relativamente ai crocieristi in transito, invece, confermata ancora una volta la leadership di Civitavecchia (circa 1,5 milioni), seguita da Napoli (1,2 milioni) e Livorno (circa 798 mila).



LA MARITTIMA

Sopra, il Tronchetto con la Marittima, lo scalo per le crociere. Le previsioni per il 2017 non sono positive

Informazioni Marittime

Crociere, nel 2017 l'Italia perde un milione di passeggeri



Confermando **le previsioni di qualche mese fa**, il 2017 sarà uno degli anni peggiori per il traffico crocieristico non solo italiano ma mediterraneo. La conferma arriva dagli ultimi dati aggiornati di Risposte Turismo: 10,3 milioni di passeggeri tra sbarchi, imbarchi e transiti, un milione in meno circa **rispetto al 2016**, in calo del 7 per cento. 4,500 gli sbarchi, in flessione del 9,6 per cento. Ma è il Mediterraneo nell'insieme a soffrire, visto che quest'anno vedrà la quota di traffico mondiale scendere dal 18 al 15,5 per cento. La prima area geografica resta i Caraibi (35,6%), seguita dal Mare Nostrum ed Europa extramediterranea (11,5%). Spicca la crescita dell'Asia che balza dall'1,5 per cento di dieci anni fa al 10,9 per cento di oggi.

«Più della metà dei primi dieci scali nazionali registrerà una contrazione. Gli imbarchi e gli sbarchi, ancor più dei transiti, sono in progressiva contrazione. Undici milioni di passeggeri continua ad essere il numero attorno al quale oscilla il traffico crocieristico in Italia», spiega il presidente Risposte Turismo Francesco di Cesare. «C'è bisogno di attenzione, investimenti e coordinamento per assicurarsi che la crocieristica per l'Italia continui a rappresentare un settore foriero di grandi risultati», conclude di Cesare.

Tra i primi dieci porti crocieristici del Mediterraneo, cinque sono italiani. Dal primo all'ultimo (tra parentesi i milioni di passeggeri movimentati nel 2016):

Barcellona (2,68)Civitavecchia (2,33)Palma de Maiorca (1,63)Venezia (1,60)Marsiglia (1,59)Napoli (1,30)Pireo (1,09)Genova (1,01)Savona (910 mila)Dubrovnik (833 mila)

Totale 15 milioni (+3,9 per cento sul 2015)

Crociere: nel 2017 attesa riduzione 7,1% del traffico

Nel report di Risposte Turismo focus sul ruolo Mediterraneo



(ANSA) - GENOVA, 6 MAR - Una riduzione del 7,1% dei passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) nei porti crocieristici italiani (10,3 milioni) e del 9,6% delle toccate nave (4.500) come conseguenza del minor numero di navi da crociera che toccheranno i porti del Mediterraneo rispetto al 2016. Sono queste, in sintesi, le previsioni aggiornate del traffico crocieristico italiano nel 2017, elaborate da Risposte Turismo - società di ricerca e consulenza - e contenute all'interno del nuovo "Speciale Crociere", la pubblicazione dedicata al turismo crocieristico giunta alla settima edizione.

Secondo le informazioni pervenute da 46 scali crocieristici, rappresentativi della quasi totalità del traffico passeggeri (99,8%) e delle toccate nave (97,4%), vengono confermate le previsioni negative per il traffico crocieristico nel nostro Paese rese note durante la sesta edizione dell'Italian Cruise Day che si è svolto a La Spezia a settembre 2016.

A fine anno potrebbe scendere da 4 a 3 il numero di porti capaci di movimentare più di un milione di passeggeri: Civitavecchia, (2,2 milioni, -5,9%), Venezia (1,4 milioni, -11,4%) e Napoli (1 milione, -23,4%).

Secondo Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, "11 milioni di passeggeri è ancora il numero attorno al quale oscilla il traffico crocieristico in Italia, ma dopo due anni di crescita e stabilità il 2017 farà registrare un numero ampiamente inferiore alla citata soglia. Gli imbarchi/sbarchi, ancor più dei transiti, sono in progressiva contrazione e la domanda di italiani che vanno in crociera non sembra poter tornare ai numeri che si registravano negli anni scorsi".

L'Italia vanta ben 5 scali in classifica, con Civitavecchia al 2° posto (circa 2,3 milioni alle spalle di Barcellona con circa 2,7 milioni), Venezia al 4° (circa 1,6 milioni, alle spalle di Palma de Mallorca con circa 1,63), Napoli al 6° (circa 1,3 milioni), Genova all'8° (poco più di 1 milione) e Savona al 9° (circa 910 mila).

Secondo le elaborazioni di Risposte Turismo, nel 2017 il Mediterraneo potrebbe registrare la quota percentuale sul totale mondiale più bassa degli ultimi 10 anni, pari al 15,5%, rispetto al 18,3% del 2016 e del 16,4% del 2007. Al primo posto invece i Caraibi con il 35,6% e al terzo posto l'Europa extra Mediterraneo con l'11,5% della quota mondiale. Tra le aree mondiali spicca l'Asia con il 10,9% sempre più vicina al podio a dimostrazione della crescita del mercato crocieristico in tale area geografica.

La Nuova Venezia e Mestre

Crociere, traffico e toccate ancora in calo

Nel 2016 i passeggeri scesi da 1,6 a 1,4 milioni (-11,4%). Venezia resta comunque il secondo scalo dopo Civitavecchia

Un altro anno di calo per il porto crocieristico di Venezia secondo le previsioni aggiornate del 2017 rese note con lo «Speciale Crociere», la pubblicazione annuale dedicata al turismo crocieristico curata dalla società di ricerca Risposte Turismo.

Per Venezia si prevede un calo dei passeggeri nell'anno in corso dell'11,4 per cento, che così scenderebbero di circa 200 mila unità, dal milione e 600 mila circa del 2016 al milione e 422 mila euro del 2017.

Scenderebbero del 10,6 per cento anche le toccate, passando da 529 a 473. Venezia resta comunque il secondo scalo crocieristico italiano anche nel 2017 alle spalle di Civitavecchia, ma la situazione di flessione riguarderebbe tutti i porti crocieristici italiani, con poche eccezioni (Cagliari, che crescerà addirittura del 74 per cento e Savona del 3,3 per cento). Napoli perderà il 23,4 per cento dei passeggeri, Livorno del 13,5 per cento, Genova il 6,6 per cento e Palermo il 3,3 per cento.

Un anno difficile per tutti, come commenta anche il presidente di Venezia Terminal Passeggeri Sandro Trevisanato. «Le previsioni di Risposte Turismo per Venezia sono in linea

con le nostre per il 2017» commenta Trevisanato «che si presenta difficile per tutti i porti dell'Adriatico, "trainati" anche dai problemi di Venezia e della mancanza ancora di una decisione definitiva sul passaggio delle navi da crociera. Ma la diminuzione riguarda un po' tutti gli scali crocieristici italiani, anche per effetto degli ultimi eventi terroristici che hanno diminuito i viaggi verso il Medio Oriente e il Nord Africa riducendo quindi anche il numero delle rotte delle navi da crociera nel Mediterraneo.

A questo va aggiunto l'emergere di nuovi scali crocieristici prima assenti nella scena mondiale, come quelli della Cina e di Cuba, che tolgono inevitabilmente qualcosa anche ai porti italiani».

Per quanto riguarda il tracciato alternativo al passaggio delle Grandi Navi dal Bacino di San Marco, l'Autorità Portuale di Venezia continua formalmente a puntare sul progetto "Tresse Nuovo", presentato dall'Autorità Portuale di Venezia il 3 novembre 2015, congiuntamente al Comune di Venezia, che consentirebbe alle grandi navi da crociera, grazie a un raccordo tra il canale Malamocco-Marghera e il canale Vittorio Emanuele, di raggiungere il terminal di Marittima saltando il passaggio davanti a San Marco e nel canale della Giudecca. Un progetto validato, così com'era stato per la ricalibrazione del canale Contorta-Sant'Angelo, dalla Capitaneria di Porto per quanto di competenza e già quindi

depositato delle necessarie valutazioni ministeriali, da parte soprattutto della Commissione di valutazione di impatto ambientale del Ministero dell'Ambiente, che ha già dato un parere favorevole con prescrizioni al progetto presentato dalla Duferco, che prevede un nuovo terminal crocieristico di fronte al Lido.

lovenia: nuove strutture carico e scarico porto Capodistria. Nuovi investimento entro il 2020

(FERPRESS) – Udine, 6 MAR – Al Porto di Capodistria le operazioni di carico e scarico dalle navi saranno più veloci. Sono state inaugurate due nuove rotaie conduttrici e installate due nuove gru mobili che conferiranno maggiore efficienza al complesso portuale.

In occasione della cerimonia, informa l'ICE, il presidente del Consiglio di Amministrazione del Porto Dragomir Matic ha anticipato che, per modernizzare l'attività nel Terminal, entro il 2020 l'Ente portuale intende investire oltre 200 milioni di euro.