Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 8/3/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo Piano:

Riforma dei porti (Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Venezia:

"...Mega-caldaie sulla Happy Dinamic..." (Il Sole 24 Ore)

Genova:

"...Prendi il porto e scappa..." (Pilotina Blog)

"...Culmv..." (La Repubblica, Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Dissequestro bacini..." (Il Tirreno, La Nazione, Quilivorno.it)

Bari:

"...Il ministro Delrio visita il porto..." (The Medi Telegraph)

Messina:

"...Fiera, Accorinti di quell'accordo..." (Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

Augusta:

"...Dal 2017 ospiterà le grandi navi..." (La Sicilia, Ansa, Quotidiano di Sicilia)

Palermo:

"...Restauri, 28 società si sfidano..." (Gazzetta del Sud)

Focus:

- **Crociere** (Il Sole 24 Ore, L'Informatore Navale, The Medi Telegraph, Ansa, L'Avvisatore Marittimo)

Allegato: Risposte Turismo 2016 - Speciale Crociere

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 8/3/2016

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Altre notizie di Shipping e Logistica

Avvisatore Marittimo

Il Messaggero Marittimo

Maritime Transport Daily Newsletter — Release

Informare

Lloyd's List

LA LETTERA

«Mai usato i porti come cassaforti né fatto crociate contro la cina»

GIULIO TREMONTI

Ho letto sul *Secolo XIX* un articolo, a firma Giorgio Carozzi, pubblicato il 6 marzo 2016 sotto il titolo "L'assalto romano alla diligenza delle autorità portuali". Nell'articolo è, tra l'altro scritto, quanto segue: «Da quando Tremonti, ministro dell'Economia di Berlusconi, decide di depotenziare i porti come mossa strategica nella sua delirante crociata anti-Cina. Tremonti ammaestra una squadra di dirigenti ministeriali corruschi e ferrigni, che amano lo shipping come il fumo negli occhi, considerano le banchine alla stregua di un bancomat e fabbricano a ripetizione norme restrittive della libertà gestionale delle Autorità portuali. L'obiettivo è trasformare le [redacted] in una cassaforte da cui attingere i miliardi di euro derivanti dalle tasse imposte alla merce a ai traffici». Al riguardo mi permetto di notare quanto segue: a) un conto è esprimere le proprie idee – giuste o sbagliate che queste siano – un conto è fare "deliranti crociate". Se davvero avessi fatto una "delirante crociata contro la Cina" non sarei stato invitato a tenere una lezione presso la Sede Centrale del Partito Comunista Cinese, a Pechino, il 19 novembre 2009. Invito non concesso da decenni ad altri politici occidentali; b) segnalo all'Autore che l'«ammaestrare una squadra di dirigenti ministeriali corruschi e ferrigni, eccetera» non era, comunque, di mia competenza; c) la tesi sostenuta dallo stesso Autore mi pare ispirata da una nota di logica suicida. Infatti, delle due l'una: se i porti fossero stati considerati solo come "una cassaforte da cui attingere miliardi dalle tasse imposte alla merce ed ai traffici", allora non ci sarebbe stato alcun interesse ad esercitare proprio contro i porti azioni tali da distruggere la "cassaforte". Anzi! d) mi permetto infine di ricordare all'Autore che dal novembre 2011 non ho responsabilità di governo. Da allora è trascorso un tempo piuttosto lungo e comunque un tempo certo più che sufficiente, per i successivi vari governi, per sviluppare ogni tipo di salvifica azione correttiva!

L'autore è avvocato e accademico, ministro delle finanze nel governo Berlusconi

Ringrazio Tremonti per le garbate puntualizzazioni. Ma quello della Cina era solo un esempio. Non può negare che la rigidità del ministero da lei guidato e l'assenza di una visione di politica industriale abbia negato alle [redacted] ogni possibilità di autonomia, non solo finanziaria. L'odierna eutanasia dei porti e dello shipping ha ispiratori, mandanti ed esecutori. Credo che nessuno di questi possa ritenersi assolto. (G.Ca.)

Trasporti eccezionali

Mega-caldaie sulla Happy Dinamic

Trasporto eccezionale dal porto di Venezia. Sono partite nei giorni scorsi, terminal Multiservice, due grandi caldaie gemelle sulla nave Happy Dynamic (nella foto), prodotte dalla Macchi, divisione del gruppo Sofinter e con destinazione Medio Oriente. Si tratta delle prime due parti di un impianto per la produzione di vapore industriale ed energia elettrica che sarà completato nel 2016 grazie alla spedizione di altre 4 parti sempre con tecnologia e produzione made in Italy. I due manufatti pesano oltre 520 tonnellate ciascuno sono lunghi quasi 20 metri e larghi oltre 14 metri e alti 12 metri e sono stati caricati grazie supporto della Fagioli, che si occupa di trasporti e installazioni di componenti "eccezionali". Sofinter ,con il marchio Macchi, è leader mondiale nella progettazione e costruzione di caldaie industriali e ha scelto di aprire, a dicembre 2015, uno stabilimento a porto Marghera con viabilità e accesso studiati per favorire l' imbarco di colli eccezionali.

Prendi il porto e scappa: manuale per la felice decrescita

Nell'era dei pataccari, nell'universo postmoderno del kitsch, del trash, degli imbonitori e delle tre tavolette, del similscrittore e del similpolitico, **il 17 marzo** prossimo bisognerà trangugiarsi anche lo stile finta pelle di Tursi. Spettacolo bulgaro alimentato forse dai sensi di colpa. Una pena, una passerella dove tutti, a filastrocca,**ringrazieranno per l'invito il sindaco di Genova Amleto Mestizia e l'assessore Emanuele Piazza,** che amano tanto il nostro porto. Previsti inchini a chi dovrebbe restituire il voto ai suoi elettori da parte **dell'ammiraglio Pettorino,** seguito in ordine sparso da **Enrico Musso, Umberto Masucci, Ignazio Messina, Gilberto Danesi, Alberto Amico, Antonio Benvenuti, Marco Bisagno, Gian Ezio Duci, Maurizio Fasce, Massimo Giacchetta, Paolo Odone, Franco Zuccarino e altri colleghi.** Perché il salone di rappresentanza del Municipio si trasforma per mezza giornata nel luogo della creatività e della fantasia: il Comune ha scoperto il Porto, le sue ragioni, le sue esigenze, le sue tecniche, i suoi tempi e i suoi modi. E si chiede: che cosa possiamo fare per elaborare un nuovo futuro e una nuova utopia?Non importa che da qualche altra parte nel mondo i riformisti con gli occhi a mandorla stiano già progettando di sostituire i portuali con i robot. E conta niente che in qualche fogna sia già stato deciso a tavolino **di impallinare Genova e Palazzo San Giorgio,** riducendo l'Autorità portuale a un semplice ufficio di rappresentanza senza arte né parte.
L'antropologia istituzionale di Tursi detta i precetti del nuovo catechismo portuale: **"Il porto di Genova è il motore dello sviluppo della città.**Dobbiamo quindi presentare lo stato dell'arte e le prospettive e riflettere su come le istituzioni possono supportare la crescita…". Supportare? Riflettere? Avviare un nuovo percorso di relazioni tra città e comunità portuale? Ma di che cosa stanno parlando? Che contrasto tra questi stoppini bagnati e i talenti dello shipping che appena qualche decennio fa mandavano figli e collaboratori all'asilo a Hong Kong e a farsi una laurea sulle banchine di Rotterdam. **Sembra siano passati dei secoli dai Libri Blu di D'Alessandro.** O da quando il Partito Comunista organizzava le lotte dei portuali nella roccaforte di Salita San Leonardo, un occhio all'eversione e l'altro agli accordi sottobanco con i padroni del vapore di destra e di sinistra. Perché alla resa dei conti la merce, i traffici, il lavoro, i salari e la pace sociale erano molto più attraenti delle pratiche rivoluzionarie.**C'è solo da tapparsi il naso.** Il mondo ha indossato un'altra pelle ma Genova è fuori tempo massimo. E' troppo tardi, le uscite non sono più percorribili. Impossibile cambiare il corso o le regole dello scontro finale che come posta in palio destina il futuro stesso della prima industria ligure. La guerra che si combatte nelle cantine del potere politico e imprenditoriale esplode con fragore ai piani nobili di Palazzo San Giorgio, si trasforma in furore irriguardoso e volgare. E' cronaca freschissima. Da una parte **l'indagine degli sceriffi del ministero delle Finanze** sulla correttezza amministrativa dell'Autorità portuale, dall'altra i rilievi quotidiani e martellanti dei revisori dei conti, che arrivano a mettere in discussione **anche la sopravvivenza dei portuali della Culmv,** chiedendo ragione di contributi previsti dalla legge. In mezzo una classe dirigente politica e sociale sprovveduta, chiamata a saldare il conto delle proprie inadeguatezze. Il porto è un bosco di spine avvelenate, ma la partita vera si gioca a Roma e parte da lontano. Da quando Tremonti, ministro dell'Economia di Berlusconi, decide di depotenziare i porti come mossa strategica nella sua delirante crociata anti-Cina. Tremonti ammaestra una squadra di

dirigenti ministeriali corruschi e ferrigni, che amano lo shipping come il fumo negli occhi, considerano le banchine alla stregua di un bancomat e fabbricano a ripetizione norme restrittive della libertà gestionale delle Autorità portuali. Altro che autonomia finanziaria. **L'obiettivo è trasformare le Authority in uffici distaccati,** ben controllati e svuotati di ogni potere amministrativo. In una cassaforte da cui attingere i miliardi di euro derivanti dalle tasse imposte alla merce e ai traffici. "Comandiamo noi, fatevi da parte", intimano al ministero competente, quello dei Trasporti.**La mazzata finale l'assesta con genialità il governo Monti, inserendo le Autorità portuali tra gli enti pubblici.** La legge dice il contrario, ma tanto basta per creare il corto circuito. Il rischio è di ritrovarsi tante belle Authority che producono ancor meno di oggi e chiudono i battenti alle 16. Non danno risposte. Rallentano le attività. Ignorano flessibilità ed efficienza. I dipendenti delle Autorità portuali italiane sono poco più di mille. Un dato risibile: dovrebbe essere facile come bere un bicchier d'acqua cancellare privilegi, eliminare le distorsioni e le anomalie, soprattutto omogeneizzare procedure, costi e stipendi tra lavoratori che fanno lo stesso mestiere. E in questo scontro finale il ministero dei Trasporti si gioca tutto: deve riprendere il comando dei porti che il ministero dell'Economia gli ha sottratto. Senza un giusto equilibrio tra efficienza e contenimento di spesa, sarà la fine. **I discepoli di Tremonti-** penseranno di aver vinto, controllando anche le spese da 5 euro, ma ogni anno perderanno milioni di euro di gettito generato dai traffici a vantaggio degli altri Paesi europei che non a caso concedono piena autonomia ai loro porti. **Sotto le tende dei professionisti della burocrazia non c'è posto per i cacciatori di poltrone.** Potrebbero cominciare a capirlo i governatori e i sindaci che al banco dei pegni mercanteggiano un inesistente futuro.

Lo scontro Nel mirino la delibera che ha assegnato alla Culmv 3,5 milioni: l'organo di governo dello scalo oggi si pronuncerà sulla revoca

Porto sull'orlo della crisi dopo le contestazioni dei revisori dei conti il verdetto del comitato

MASSIMO MINELLA

Il giorno della verità sui contributi alla Culmv. Molto delicata per i destini dello scalo la giornata odierna, perché in discussione sul tavolo del comitato portuale, convocato in seduta straordinaria dal commissario Giovanni Pettorino, c'è una delibera che era stata già approvata lo scorso dicembre, ma che ora torna sotto esame. Non una delibera qualunque, ma quella che aveva concesso alla Compagnia Unica contributi per 3,5 milioni di euro, recuperati dalle tasse portuali, a fronte di una riduzione certificata dell'organico del 5 per cento. Il provvedimento, già applicato l'anno precedente, si ripropone per consentire ai soci di San Benigno di chiudere in pareggio i propri conti, dopo un ulteriore riduzione della propria manodopera. Il collegio dei revisori ha però contestato la delibera, inducendo l'ammiraglio Pettorino a sottoporre nuovamente la delibera al comitato, chiamato oggi a valutarne la revoca. Il segretario della Camera del Lavoro di Genova, Ivano Bosco, ha sottolineato attraverso le colonne di *Repubblica* il rischio che un simile pronunciamento possa avere sui destini dello scalo. «È in gioco la pace sociale – ha spiegato – Perché cancellare questa delibera vuol dire non riconoscere lo sforzo compiuto dalla Compagnia Unica a favore del porto, con una flessibilità e una professionalità fondamentali per l'attività dei terminalisti». Il cuore della contestazione sarebbe riconducibile al numero dei lavoratori avviati alla pensione, una percentuale applicata sull'operativo e non su tutti quanti i soci a matricola.

La contestazione sollevata dai revisori non sarebbe frutto di una nuova sentenza, di una circolare o di una legge, ma di un nuovo esame del collegio sull'argomento. Ma che cosa può succedere oggi? Tre le opzioni, una revoca della delibera precedente, una conferma di quanto già voto a fine dicembre, una sospensiva con richiesta di interpretazione da parte del ministero "vigilante".

«I contributi alla compagnia a fronte della riduzione dell'organico sono il frutto di un mio emendamento alla legge – commenta Mario Tullo, parlamentare Pd e membro della Commissione Trasporti – Posso anche riconoscere il fatto che, dopo due anni, sia necessario un nuovo esame su una materia tanto delicata. Ma non dimentichiamo lo spirito del legislatore che, in assenza di una legge, ha deciso di intervenire nel più grande scalo d'Italia sostituendo al sistema dei conguagli, spesso oggetto di contestazioni e polemiche, una norma che, in piena trasparenza, affrontasse la materia».

Tullo ricorda come nacque quel testo che poi divenne emendamento. Fu l'allora presidente [redacted] Luigi Merlo a convocare i parlamentari liguri e i terminalisti. «E fu proprio la componente privata a chiederci di intervenire sulla vicenda – continua Tullo – Io spero che l'autorevolezza dell'ammiraglio Pettorino e il lavoro del comitato possano dare i risultati sperati. Per il futuro quella norma andrà rivista e inserita all'interno di un più ampio ragionamento sull'organizzazione del lavoro. Ora stiamo definendo la governance [redacted] poi arriveranno i decreti attuativi e allora si rivedranno le norme sul lavoro portuale».

LE TAPPE

IL SÌ DEL COMITATO
A fine dicembre il comitato portuale approva la delibera che garantisce alla Compagnia Unica contributi per 3,5 milioni di euro

IL NO DEI REVISORI
I revisori contestano la validità della delibera che ha assegnato i soldi alla Culmv in cambio della riduzione dell'organico del 5%

TOCCA AL COMITATO
Oggi il comitato, riunito in seduta straordinaria, tornerà a esaminare la delibera pronunciandosi sulla revoca

Tullo: "Fui io a presentare l'emendamento che tutti quanti volevano"

PORTI

Genova, comitato straordinario sul caso camalli

GENOVA. Si terrà questa mattina, a Palazzo S. Giorgio, sede [redacted] di Genova, un comitato portuale straordinario per discutere sul finanziamento, circa 3,5 milioni di euro, concesso alla Compagnia Unica (Culmv). La riunione è stata convocata dal commissario dello scalo, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, dopo che il Collegio dei revisori [redacted] di Genova, nei giorni scorsi, ha inviato un verbale nel quale sarebbe stata evidenziata la mancata riduzione del personale da parte della camalli genovesi di almeno il 5% dei lavoratori impiegati, quota minima annuale per ottenere da Palazzo San Giorgio i contributi previsti dal comma 15 bis dell'articolo 17 della legge 84/94 sui porti.

Bacino, i disoccupati chiedono il dissequestro

Ex Trw, presidio [redacted] e in Comune. Fiom: la gara deve riprendere. Cisl: non si perda altro tempo

LIVORNO

Torna sotto i riflettori la questione dei bacini di carenaggio come «sbocco di lavoro e creazione di un importante polo delle riparazioni navalmeccaniche dopo anni di inutilizzo e smantellamento del grande bacino in muratura». A rimetterla al centro dell'attenzione è la protesta di un gruppo di lavoratori ex Trw e disoccupati dell'area di Vertenza Livorno che ieri mattina sono andati prima [redacted] e successivamente a Palazzo Civico per insistere su questo fronte. Nel mirino soprattutto la gara per l'affidamento dei bacini (e il sequestro dell'area in seguito all'incidente mortale che nell'agosto scorso costò la vita a un operaio).

In una lettera aperta al commissario [redacted] – dopo aver fatto riferimento alla "lettera dei 60" che ha trovato eco anche nella mozione proposta da Lega, Sinistra Italiana e altri in Regione – hanno chiesto «quali azioni a breve siano state poste in atto, anche di concerto con l'autorità giudiziaria, per addivenire allo sblocco della gara bandita e creare le condizioni per dare opportunità di lavoro in un settore di grande mercato». Lo hanno ribadito dopo aver chiesto un faccia a faccia con i vertici di Palazzo Rosciano per «illustrare la grave situazione di molte famiglie senza lavoro, così com'è accaduto con sindaco di Collesalvetti, il presidente della Regione Toscana e l'assessore Martini del Comune di Livorno».

Nella "lettera dei 60" era stato messo in evidenza che gli accordi sulla reindustrializzazione e la dichiarazione di area di crisi complessa «hanno un senso se sono seguiti da fatti concreti»: lo sguardo è fissato sull'esigenza di «risolvere il problema di chi ha perso o sta per perdere la mobilità e per gli over 50», oltre che sul mosostegno al reddito «nell'attesa che si crei nuovo lavoro».

FIOM CGIL: la gara dei bacini deve riprendere. «Riprenda il prima possibile»: la segreteria Fiom Cgil, la Rsu e il comitato iscritti del cantiere Azimut Benetti lo dicono per sollecitare il riavvio della gara dei bacini (per «dare una rapida risposta occupazionale al territorio»). Diporto e bacini sono «realtà industriali rilevanti per il nostro territorio e peculiare visione di un'area portuale. È per questo che dal fronte Fiom si alza la richiesta a amministrazioni locali e regionali di intervenire per chiedere l'accelerazione delle pratiche del dissequestro. «Il protrarsi del sequestro per le opportune indagini della magistratura del bacino galleggiante Mediterraneo – si afferma – sta procurando notevoli disagi». Ecco perché parte la sollecitazione «in un'ottica di salvaguardia dei lavori in corso e di quelli futuri».

«Il porto turistico, le concessioni e autorizzazioni – si sottolinea – potrebbero essere il volano per dare un segnale di ripresa concreta per la città, auspicando una risposta occupazionale che, in primo luogo, guardi ai disoccupati locali».

CISL: situazione insostenibile, non si perda altro tempo. Su questi temi interviene anche la Cisl per mano del segretario generale Giovanni Pardini, che invita a mettere l'accento sul fattore tempo. È «decisivo» per quel che riguarda le opportunità degli investimenti a breve-medio termine («la costruzione della Darsena Europa prevederà, e lo sappiamo tutti, tempistiche di lungo termine») così come prevede il percorso di Invitalia per registrare tutte le proposte correlate a progetti e investimenti. Ma la Cisl insiste soprattutto sul «grande potenziale occupazionale delle riparazioni navali». A tal riguardo ricorda che «diventa impellente quindi prendere in seria considerazione la questione del bando dei Bacini di carenaggio, galleggiante e grande in muratura, visto gli interessati come la Johsn group che propongono da subito 25 milioni di investimenti e 150 assunzioni».

A ciò si aggiunga l'esigenza, cumulando «tutte le risorse possibili tra Stato, Regione e Comuni» di «supportare per almeno 2 anni il reddito delle persone senza alcun sostegno anche attraverso lavori socialmente utili». Pardini chiede anche «un censimento rispetto alle scadenze delle coperture degli ammortizzatori sociali» e «percorsi agevolati per possibili sblocchi pensionistici per quei lavoratori che hanno un'età avanzata difficilmente ricollocabili».

L'arrivo dei lavoratori ex Trw e dei disoccupati a Palazzo Civico

L'EMERGENZA OCCUPAZIONE LA MOBILITAZIONE CONTINUA

Doppio blitz degli ex lavoratori Trw Documento per l'area di crisi consegnato ad [redacted] e Comune

I LAVORATORI ex Trw ieri mattina hanno consegnato [redacted] e al sindaco Nogarin una lettera per chiedere un incontro sulla situazione dei bacini di carenaggio. Questione sollevata la scorsa settimana dai lavoratori in commissione lavoro in Comune il 3 marzo riaccendendo in città il dibattito sulle riparazioni navali. Queste infrastrutture sono bloccate dell'agosto 2015 quando fu sospeso il bando pubblicato [redacted] per riassegnare la loro gestione. La questione sarà messa all'ordine del giorno del consiglio Comunale venerdì. Lo hanno garantito Elisa Amato di Fi e Francesco Bastone di 5 Stelle che si sono impegnati con i lavoratori a coinvolgere l'assemblea di Palazzo Civico. Nella lettera i lavoratori chiedono «un incontro al presidente della [redacted] al presidente della Regione Rossi e all'assessore al lavoro del Comune Francesca Martini». Si ricorda anche che «al consiglio regionale il 1 e il 2 marzo ha affrontato la problematica della disoccupazione nell'area di crisi livornese. E delle misure urgenti da prendere per affrontarla. E per dare risposte ai lavoratori over cinquanta e alle centinaia di disoccupati che stanno esaurendo la mobilità». In quella occasione «sono state approvate due mozioni una delle quali sottoscritte da Lega, Sinistra Italiana e altri partiti che ha recepito il documento firmato dai 60 lavoratori ex Trw e di Vertenza Livorno e l'esortazione a discutere dell'opportunità di portare in fondo la gara per l'affidamento della gestione dei bacini dove creare un polo delle riparazioni navali». Intanto oggi una delegazione di lavoratori ex Trw insieme ai rappresentanti Cgil, Cisl e Uil sarà in Regione da Gianfranco Simoncini (consulente per il lavoro del governatore Rossi). E l'assessore Martini ha dato la sua disponibilità a ricevere te subito i lavoratori. Nel documento dei 60 si chiede a Regione e sindaci di Livorno e Collesalvetti di provvedere «al recupero delle aree deindustrializzate e favorire le condizioni per creare occasioni di lavoro per il sostegno al reddito e strumenti eccezionali di gestione degli ammortizzatori sociali nell'area di crisi livornese come nelle aree del Mezzogiorno.

Monica Dolciotti

BATTAGLIA I lavoratori ex Trw continuano la mobilitazione

di Letizia D'Alessio (@LetiDAlessio)

"Dissequestrate i bacini di carenaggio"

martedì 08 marzo 2016 07:40

Lunedì 7 marzo gli ex lavoratori della Trw hanno **consegnato al sindaco** Filippo Nogarin e al presidente [redacted] una lettera con la quale chiedono quali azioni saranno portate avanti, anche in accordo con l'autorità giudiziaria, **per arrivare allo sblocco della gara per i bacini di carenaggio** e creare le condizioni per riuscire a dare opportunità di lavoro. La decisione di sospendere la gara e di sequestrare i bacini risale all'agosto scorso, quando si verificò l'incidente che causò la morte dell'operaio napoletano di 39 anni. La seconda richiesta che viene dai sessanta firmatari della lettera è quella di poter aver, in tempi brevi, un incontro anche col presidente della Port[redacted] Gallanti, per far presente la grave situazione di difficoltà vissuta da molte famiglie livornesi così come già avuto con **Lorenzo Bacci**, **Enrico Rossi** e l'assessore al lavoro **Francesca Martini**. Tutto ciò nasce dal fatto che la settimana scorsa, in Consiglio regionale, si è discusso dello stato di disoccupazione dell'area livornese e delle misure da intraprendere per la salvaguardia degli **over 50** e di coloro che stanno perdendo gli ammortizzatori sociali. E sempre durante la seduta del Consiglio regionale sono state approvate due mozioni sull'argomento, una delle quali proposta dalla Lega nord e da Sinistra italiana e altri, che ricalcano i contenuti della lettera, **sottoscritta da 60 ex dipendenti Trw**, inviata nel gennaio scorso al presidente della Regione Enrico Rossi e a Gianfranco Simoncini, al sindaco di Livorno Nogarin e a quello di Collesalvetti Bacci. Nella quale si leggeva: "Come ben sapete la condizione della disoccupazione, della mobilità a Livorno è drammatica non solo per gli ex lavoratori Trw, ma per un crescente numero di aziende e di persone coinvolte. Gli **accordi** sulla reindustrializzazione, coi quali la nostra città è stata dichiarata area di crisi complessa, hanno un senso solamente se seguiti da fatti concreti". Per questo motivo gli **ex dipendenti** chiedevano quali azioni intendessero portare avanti per il recupero delle aree deindustrializzate e per la creazione di un reddito di sostegno.

Bari, il ministro Delrio visita il porto

Bari - Il traffico merci dello scalo pugliese, già in crescita nel 2015, registra un inizio di 2016 incoraggiante grazie anche all'inserimento nel servizio container operato da Msc tra Ravenna e la Turchia.

Bari - **Graziano Delrio**, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha partecipato al convegno organizzato da "Il Sole 24 ore" e da Confindustria, presso il Terminal Crociere del Porto di Bari, dal titolo "Viaggio nell'Italia che Innova". Il ministro si è spostato poi presso la Capitaneria di porto di Bari dove, dopo un breve incontro con il personale, si è intrattenuto con il Comandante del porto e direttore marittimo della Puglia, Domenico De Michele, con il commissario dell'Autorità Portuale Francesco Mariani e con Mario Mega, segretario generale dello stesso ente. **Nel corso dell'incontro**sono stati illustrati al rappresentante del governo i buoni risultati dei traffici portuali nel 2015 e le grandi aspettative per l'anno in corso che è iniziato, facendo riferimento ai dati dei mesi di gennaio e febbraio, con un aumento del traffico traghetti che registra circa il 9% in più di passeggeri ed il 23% in più di automezzi e con una conferma della possibile ripresa del traffico crocieristico alla luce della programmazione di circa 150 approdi delle maggiori compagnie spesso con navi di maggiori dimensioni rispetto a quelle utilizzate nello scorso anno. Anche il traffico merci, già sensibilmente in crescita nel corso del 2015 con un aumento di circa il 10% delle merci alla rinfusa e su gomma e di quasi il 67% di quella in container, registra un inizio del 2016 molto incoraggiante **con l'inserimento del porto di Bari nel servizio container operato da Msc tra Ravenna e la Turchia** che ha già visto nei giorni scorsi un primo scalo operativo e che, quindi, aggiunge un nuovo collegamento oltre a quelli già operati su Gioia Tauro, sul Pireo e su Port Said/Damietta. Si è parlato poi del contributo del Pcs Gaia alla gestione della sicurezza portuale ed allo sviluppo della catena logistica digitale ma anche della camionale di Bari e delle nuove sfide che nei prossimi mesi vedranno l'Autorità Portuale barese trasformarsi nell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale.

Gazzetta del Sud

La presidente del consiglio comunale sottolinea come nel dicembre 2013 il sindaco e l' Autorità portuale avevano sottoscritto un patto

Fiera, Accorinti ricordati di quell' accordo

Emilia Barrile: «Tardiva la richiesta di confronto, l' intera città si è già pronunciata sul tema» Palazzo Zanca La "chiamata alle armi" di Ialacqua contro l' ipotesi della sfiducia

Lucio D' Amico «Nel dicembre 2013 tutta la città aveva plaudito alla sigla del patto per l' utilizzo delle aree fieristiche». A ricordarlo è la presidente del consiglio comunale Emilia Barrile, la quale evidenzia come «il sindaco Accorinti e il presidente dell' Autorità portuale De Simone, con quell' atto, avevano posto le basi concrete per la valorizzazione del quartiere fieristico». Un passaggio, dunque, di grande rilevanza, compiuto a distanza di sei mesi dall' insediamento della giunta Accorinti. «E il consiglio comunale - aggiunge Emilia Barrile - ha approvato quell' atto, assicurando il proprio appoggio istituzionale.
Finalmente un' area simbolo della Messina che non c' è più, ma che potrebbe essere ridisegnata partendo proprio dallo sviluppo di un territorio cittadino ricco di così innumerevoli potenzialità, tornava a essere attenzionata, riprogettata e riprogrammata». Se tutto ciò accadeva alla fine del 2016, adesso si assiste «a uno stop che non ha eguali per intempestività ed antistoricità. Uno stop - insiste la presidente del consiglio - che vanifica il lavoro di molti che hanno creduto nel rilancio delle aree fieristiche come volano imprescindibile per lo sviluppo della nostra città, uno stop ancor più incomprensibile se pensiamo all' apporto dato, in tutto questo tempo, dall' assessore De Cola come amministratore e come tecnico altamente qualificato, uno stop che indica un' Amministrazione che sconfessa se stessa, uno stop che parla di un tempo trapassato e non di un' illuminata e profetica visione che porrebbe fondamenta certe e solide al futuro di questa città». Secondo Emilia Barrile, «il confronto che Accorinti auspica con i movimenti e le associazioni appare, per lo meno, tardivo ed ancor di più superfluo visti gli innumerevoli pronunciamenti pubblici da parte di tante espressioni della società civile. Lei oggi - la presidente del consiglio si rivolge così al primo cittadino - , è il sindaco della città e non più esponente di una parte di quell' associazionismo che rischia di farlo apparire come autoreferenziale e partigiano rispetto ad una maggioranza che ha chiaramente esplicitato la volontà di aderire a questo nuovo corso. Le chiedo, quindi, signor sindaco di ripensare a tale scelta che rischia di vanificare le idee e l' operato di forze autorevoli e coraggiose che hanno fin qui condiviso un percorso realistico di crescita per

Messina».
Il bando si farà comunque e stamane il presidente dell' Autorità portuale De Simone presiederà un incontro con i propri tecnici e un pool di esperti, per valutare tutti gli aspetti, a partire da quelli legali, connessi a un nuovo eventuale contenzioso da parte del Comune.4 «Arriva in Consiglio la mozione di sfiducia alla giunta Accorinti? È ora di mobilitarsi per difendere un' esperienza di governo della città unica e irripetibile».
Attraverso i social network l' assessore Daniele Ialacqua lancia l' appello ai «cittadini messinesi», e non solo ai sostenitori dei movimenti accorintiani, perché reagiscano alle manovre in corso. «Finalmente - scrive l' assessore - si "rompono le acque" della lunga gestazione della "sfiducia". Saranno finalmente soddisfatti coloro i quali da tempo facevano un tifo assordante per la presentazione della mozione: alcuni giornalisti, qualche sindacato, alcune forze politiche e i loro leader che non hanno mai elaborato il lutto della perdita del "potere" comunale, alcuni movimenti o associazioni sonoramente sconfitti e ridimensionati nelle precedenti elezioni, gruppi d' interesse e poteri forti più o meno occulti. Tutti insieme contro il nemico comune, quella giunta dal basso che in due anni e mezzo è riuscita, pensate unpo', a risolvere i problemi causati da 20 anni di sfascio determinato da giunte di Centrodestra, di Centrosinistra e da commissaria menti vari. Il problema - insiste Ialacqua-non è se si raggiungeranno le 16 firme o i 27 voti per l' approvazione della mozione, quanto se la città che ha creduto nel cambiamento saprà reagire al "colpo di mano" che si sta organizzando in queste ore, al tentativo di ribaltare il voto dei cittadini che il 24 giugno 2013 hanno votato per Accorinti sindaco». Da qui l' appello alla mobilitazione: «Non aspettiamo l' evolversi degli eventi, ora o mai più».4(l.d.

Giornale di Sicilia

BANDO. L' Autorità portuale si accinge a bandire la gestione ventennale dell' area, ma il Comune vorrebbe stopparlo. Il progetto prevede il rilancio della storica struttura

LA FIERA DEI SOGNI

Chi si aggiudicherà l' appalto potrà creare punti ristorazione e commercio ma anche realizzazione banchine o anche attracchi per navi da crociera. Quattro padiglioni saranno da reinventare.

Emilio Pintaldi ...Mentre il sindaco Renato Accorinti chiede un mese di tempo e un incontro, e il presidente dell' Autorità portuale assicura che non aspetterà e che andrà avanti per la propria strada pubblicando il bando, i radicali e l' associazione Messina in movimento guidati da Saro Visicaro, chiedono di stop pare il bando per la gestione della fiera e di dare la parola ai messinesi attraverso un referendum consultivo coinvolgendo preventivamente ordini professionali e movimenti.

«C' è una polemica feroce su un bando, quello sulla gestione dell' area fieristica, di cui nessuno, se non l' Autorità portuale e la giunta comunale che lo contesta, conosce i contenuti». È quanto sostiene una nota dei radicali e dell' associazione Messina in movimento per voce di Saro Visicaro che rivendica il diritto dei cittadini a conoscere il destino di aree come quella della falce e della fiera. Visicaro ha scritto al segretario generale del Comune Antonio Le Donne chiedendo lumi su quanto sia necessario per l' attivazione di un referendum propositivo ed ha invocato l' intervento degli ordini professionali e delle forze politiche. Secondo Visicaro, i cittadini, devono poter dire la loro su una serie di proposte che devono essere chiare. «La città - dice Visicaro sta assistendo passivamente a decisi importanti».

I fatti: l' Autorità portuale si accinge a bandire la gestione ventennale dell' area fieristica. Ma la giunta Accorinti vuole dire la propria e, pur non avendo una autorità specifica cerca di stoppa re i bando. Il sindaco Accorinti vorrebbe affidare ad un gestore unico e rivendica una sua autonomia nell' organizzazione di fiere e manifestazioni. IL sindaco ieri mattina ha chiesto all0'Au torità portuale trenta giorni di tempo per riflettere e ascoltare associazioni e movimenti e un incontro per questa mattina. La replica del presidente dell' Autority Antonino De Simone: «Non cambio idea. Il percorso lo abbiamo condiviso con il Comune. Non capisco questa presa di posizione. In settimana pubblicherò il bando». A sostegno dell' Autorità portuale sono arrivati gli interventi del presidente del consiglio Emilia Barrile e del senatore Ncd Bruno Mancuso. Cosa prevede il bando prossimo alla pubblicazione? Se ne conoscono solo le linee generali: la possibilità a gruppi imprenditoriali di proporre progetti che siano

compatibili con il Prg che riguardino ristorazione e commercio ma anche la realizzazione di banchine: Porticcioli o anche attrac chi per navi da crociera. Quattro i padiglioni da poter buttare a terra. Gli altri solo da ristrutturare. All' Autorità portuale 500 mila euro di canone annuo e la proprietà dell' area ristrutturata dai privati. Ai privati la gestione ventennale dell' area: ristoranti, porticcioli o banchine da navi da crociera, negozi, manifestazioni.v La Fiera Internazionale di Messina è la più antica fiera del mondo, istituita da Federico II di Svevia, che si teneva anticamente nel «piano"»tra porta Reale e la chiesa di San Francesco di Paola, a nord della cinta muraria cittadina.
La fiera, paradigma di una città votata per natura e per posizione al commercio, ebbe fortuna nel corso dei secoli, toccando il proprio apice nel XV secolo. Con la decadenza seguita alla rivolta antispagnola della città del 1674-1678, la fiera stenta a decollare fino a quando, con l' Unità d' Italia, negli ultimi decenni del XIX secolo, l' apertura del canale di Suez riporta Messina al centro delle rotte mediterranee. Dove sogna ora di tornare la Fiera di Messina: al centro dei traffici commerciali nel Mediterraneo. (*EP*)

La Sicilia

INTERVISTA. Il commissario Aldo Cozzo: «Quasi pronte le due grandi gru per movimentare i container»

Augusta dal 2017 ospiterà le grandi navi

Ora bisognerà scegliere attraverso un bando la società di gestione

AUGUSTA. Il raddoppio del Canale di Suez, secondo il centro studi di Intesa San Paolo, può accentuare «la posizione strategica del polo portuale siciliano. In particolare il porto di Augusta, che gode di fondali profondi e che sta investendo in nuove infrastrutture, può accogliere le grandi navi portacontainer. I porti di Catania, Palermo e Messina svolgeranno un importante compito nel settore crocieristico, oltre che commerciale».

Ora che il ministero ha indicato Augusta come porto hub principale del sistema della Sicilia orientale, chiediamo al commissario Aldo Cozzo, catanese, quando Augusta potrà essere pronta. «Sostanzialmente uno dei tre cantieri in progetto è partito e consentirà di avere due gru a portale, cioè movimentate su binari. Mentre per quanto riguarda gli spazi operativi, parte dei fondi europei sono stati spostati ad un' altra programmazione. Entro quest' anno saranno pronti i piazzali e l' anno prossimo avremo il terminal container. Stiamo eseguendo lavori per 140 milioni di euro, di cui 67 dell' Unione europea e il resto da parte dell' Autorità portuale. Siccome le gru sono molto pesanti s' è dovuta rafforzare la base. I contratti sono stati già fatti, il terminal container ha un aggiudicatario, insomma stiamo marciando il più in fretta possibile».

- L' ex presidente Garozzo diceva che per sistemare Augusta ci voleva un miliardo di euro.

«Per avere tutto al completo si, è vero, nel quadro del piano che arriva fino al 2050 e che comprende anche la ripulitura dei fondali (per la quale a suo tempo furono stanziati dall' allora ministro Prestigiacomo 50 milioni), ma intanto possiamo cominciare a partire dal 1° gennaio 2017. Poi bisognerà guardare alla concorrenza con gli altri porti del Mediterraneo, Malta, Atene, Port Said. Malta comunque è all' esaurimento, non ha più spazio».

- E il tutto esaurito a Malta ci dà qualche vantaggio. In sostanza, dopo l' estate, il porto hub di Augusta potrà cominciare ad attrarre le grandi navi portacontainer che entrano nel Mediterraneo dal Canale di Suez?

«Questa è la speranza. Naturalmente sono in corso trattative con le compagnie internazionali di navigazione. Non è il caso di fare nomi perché la concorrenza è accanita».

- Quali previsioni fate?
«Guardi che non è l' Autorità portuale a movimentare praticamente l' attività del porto, ma la società che sarà scelta in base ad un bando di concorso. L' Autorità portuale dovrà occuparsi del controllo della gestione».

- Ma Augusta non è privilegiata essendo dirimpettaia di Suez?
«Anche gli altri porti hanno delle risorse per battere la concorrenza. Dipende anche dal costo dei noli».

- E quanto costa approdare ad Augusta?
«Grosso modo, siamo nella media per quanto riguarda l' ingresso nel porto e gli altri servizi portuali. Poi tutto dipende dalla celerità nello smistare i container sulle navi feeder che li porteranno in altri porti. E' come quando lei arriva all' aeroporto di Malpensa e poi si imbarca per altri voli».

Perché imbarcare i container su altre navi, invece che sui treni merci?
«Come ha scritto lei stesso sul suo giornale, le gallerie ferroviarie sono troppo strette per fare passare i treni merci con a bordo i container. Per risolvere questo problema, il ministro Delrio ha dato incarico alle Ferrovie dello Stato di provvedere entro quest' anno, allargando le gallerie in modo da fare passare i treni merci. Comunque da subito possiamo partire con le navi feeder».

- Come è collegata Augusta con Catania, e soprattutto con il porto di Catania e con l' Interporto?
«Anche per questo stanno provvedendo a livello ministeriale per migliorare il collegamento ferroviario con Bicocca e con Siracusa.
E poi non dimentichiamo che siamo in autostrada, nel senso che le merci sbarcate possono essere portate nel resto d' Europa con i Tir.
Insomma, i collegamenti non mancano. Posso dire che entro due anni il porto di Augusta potrà essere attrattivo». Buon lavoro.

Porti: rapporto, raddoppio canale Suez positivo per Sicilia

Rivestirà effetti importanti sui traffici navali

07 marzo, 17:19

(ANSA) - PALERMO, 7 MAR - Il raddoppio del canale di Suez, inaugurato lo scorso agosto, avrà conseguenze positive per i porti siciliani, e in particolare per quello di Augusta in provincia di Siracusa. Secondo lo scenario di previsione sull'economia dell'Isola di Srm, il centro studi di Intesa Sanpaolo, diffuso da MfSicilia, l'allargamento del Canale rivestirà effetti importanti sui traffici navali e sugli scambi commerciali, rappresentando un'opportunità da cogliere per le imprese e per le compagnie di navigazione: le prime potranno contare su una maggiore rapidità di consegna delle merci e, quindi, migliorare i processi di internazionalizzazione, le seconde potranno, invece, razionalizzare le rotte e rendere più efficienti i sistemi logistici. Un ruolo di primo piano, spiega il centro studi di Intesa Sanpaolo, può essere rivestito dal sistema portuale siciliano strategicamente posto al centro del Mediterraneo. In particolare, può essere strategico il porto di Augusta che gode già di fondali profondi per accogliere grandi navi e che sta investendo in nuove infrastrutture per i container. Il porto, difatti, va rilanciato e valorizzato anche per la sua posizione strategiche che lo vede affacciarsi proprio sul Canale di Suez. Nondimeno porti di Messina, Palermo e Catania per il traffico crociere che interessa l'isola nel percorrere le rotte del Mediterraneo e del Golfo. Nel complesso la Sicilia gestisce il 13% della movimentazione italiana di merci e il 29% di quella meridionale. Nel 2014 i porti siciliani hanno movimentato oltre 47 mila Teu (i cosiddetti contenitori di container). Augusta nel frattempo si sta preparando a sfruttare al meglio questa occasione. Nel 2016, ha spiegato il commissario dell'Autorità portuale Alberto Cozzo, realizzerà investimenti per 67 milioni di euro per l'adeguamento delle banchine e l'installazione di gru su binari per il carico e scarico delle merci e la costruzione di un ulteriore terminal container accanto alla banchina esistente. Per gli altri lavori si punta al project financing con i privati soprattutto per l'adeguamento della rete ferroviaria, contatti sono già in corso con Rfi.

Quotidiano di Sicilia

Sviluppo delle infrastrutture portuali strategico per l' economia dell' Isola

Quali strade per superare la crisi dell' economia siciliana?
"Un altro asset che può diventare strategico nelle sorti dell' economia isolana è rappresentato dai porti. La recente riorganizzazione delle autorità portuali in tre poli, la Sicilia occidentale con a capo Palermo, quella orientale con a capo Augusta e quella dello stretto che comprende Messina fino a Gioia Tauro dall' altra parte dello stretto, comporta una semplificazione che può aiutare lo sviluppo di queste fondamentali infrastrutture. Il recente raddoppio del canale di Suez, inoltre, porterà un ulteriore aumento del traffico via mare che già vede il Mediterraneo come grande protagonista del commercio mondiale.
Ad esempio il porto di Augusta può essere strategico, sia per posizione geografica che per profondità dei suoi fondali, per intercettare parte di questo traffico. È necessario però saper competere con porti efficienti come Tanger Med ed altri che all' interno del Mediterraneo hanno già tolto traffico ai porti italiani".

Restauri, 28 società si sfidano

Commissione con gli Ordini I Oggi, all' Autorità portuale, doppio sorteggio per comporre la commissione di gara dell' appalto integrato di restauro (5,5 milioni) dei padiglioni vincolati. Un componente dell' Ordine Architetti ed uno degli Ingegneri s' affiancheranno a un dirigente dell' Authority. La commissione assegnerà i punteggi più alti in base anzitutto al "rendimento energetico" (38 punti) che le imprese prospetteranno per i padiglioni restaurati e, secondo punto in ordine di priorità, in relazione alla "Qualità funzionale dell' involucro edilizio" (21). Più dei tempi peseranno energie alternative e materiali di alta qualità. Profili simili saranno valorizzati pure dall' altro appalto Ue che l' Authority bandirà a breve, per la demolizione - ricostruzione del Teatro. L' apposito progetto è all' esame finale del Cta, a Palermo. Subito dopo il bando sarà pubblicato.

Grandi unità. Analisi di Risposte Turismo: i principali scali sono Civitavecchia, Venezia e Napoli

Crociere in crescita nel 2016

Attesi aumenti del 2,7% dei passeggeri e del 3,7% per le toccate nave

Raoul de Forcade

Crescerà, nel 2016, il traffico crociere in Italia. È quanto ha reso noto Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, società specializzata nel settore, che ieri ha presentato l'edizione di quest'anno dello Speciale Crociere.

Secondo lo studio, sono circa 11,4 milioni i passeggeri movimentati attesi nel 2016 (+2,7%) e 5.063 le toccate nave (+3,7%), «con Civitavecchia, Venezia e Napoli confermati sui primi tre gradini del podio grazie, rispettivamente, a circa 2,3 milioni (+1,4%), 1,55 milioni (-2,1%) e 1,28 milioni (+0,8%) di passeggeri movimentati e 836 (-6,5%), 529 (+1,5%) e 495 (+11,2%) toccate nave». Appena sotto c'è Genova, che con un +30% sul 2015 dovrebbe raggiungere 2,1 milioni di passeggeri movimentati e 242 toccate nave (+22,2%). Segno negativo, invece, per La Spezia che con 556.400 passeggeri 147 toccate segna, rispettivamente, -16,6% e -16%. I dati provengono da informazioni ottenute da oltre 40 scali.

«Dopo essere quadruplicato tra il 2001 e il 2011 ed aver attraversato una fase di alternanza di variazioni positive e negative tra anno e anno - spiega di Cesare - il traffico crocieristico nel nostro Paese sembra aver ingranato nuovamente una buona marcia, tornando a far registrare, tanto nel 2015 quanto nel 2016, secondo le nostre previsioni, una crescita sull'anno precedente. L'auspicio è che possa essere l'inizio di una nuova fase di sviluppo».

Oltre alle previsioni per l'anno in corso, lo studio contiene i dati definitivi del traffico crocieristico registrato nei porti nel 2015. Anno che si è chiuso con una «crescita del 6,5% rispetto al 2014, per un totale di circa 11,1 milioni di passeggeri movimentati. La crescita ha riguardato anche il numero di toccate nave, passate dalle 4.780 del 2014, alle 4.880 del 2015 (+2,1%)».

Focalizzando l'attenzione sulle regioni, nel 2015 la Liguria mantiene la leadership, in virtù di circa 2,57 milioni di passeggeri movimentati (+7,8% sul 2014) e 831 toccate nave (-10,5%: ciò significa navi più grosse, con più passeggeri). A seguire il Lazio, con circa 2,28 milioni di passeggeri movimentati (+6,4% sul 2014) e il Veneto, con circa 1,58 milioni di passeggeri movimentati (-8,7%). Nel 2015 Venezia è stato il primo homeport italiano (maggior numero di sbarchi e imbarchi) con 1,36 milioni di passeggeri movimentati. Mentre per numero di crocieristi in transito è Civitavecchia a mantenere la leadership con 1,4 milioni.

Se Venezia resta ai vertici della classifica, nondimeno soffre per la mancanza di un nuovo accesso per le grandi navi, visto che nel canale di Giudecca non transitano più superiori a 96mila tonnellate.

E se soffre Venezia, soffre tutto l'Adriatico. Ieri, quindi, i vertici della sezione Ue di Clia, hanno inviato una lettera al premier Matteo Renzi per sensibilizzarlo in merito alla questione. «Negli ultimi due anni - si legge nella missiva - il traffico totale nell'Adriatico ha visto una riduzione di oltre 560mila movimenti passeggeri nei porti crocieristici. In termini economici, si tratta di una perdita di circa 113 milioni di euro. Questo crollo allarmante è dovuto, in primo luogo, a sfide strategiche per i territori e per il comparto crocieristico che stanno attendendo, da ormai troppo tempo, risposte risolutive. La più urgente fra queste, anche a causa delle vastità geografica delle sue ripercussioni, è la ricerca di una rotta di accesso per le cosiddette grandi navi a Venezia, in modo da colmare l'attuale vuoto regulatorio che sta spingendo la crocieristica ad abbandonare la città lagunare e conseguentemente l'intero Mar Adriatico».

IL NODO DA SCIOGLIERE

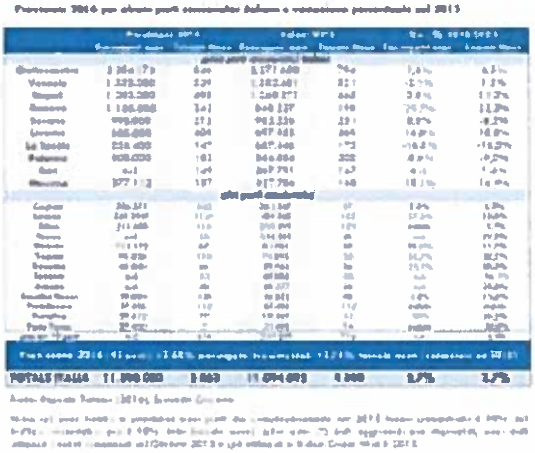
L'Adriatico ha perso nel 2015 560mila passeggeri. Clia Ue, l'associazione delle compagnie di crociere, scrive a Renzi sul caso Laguna veneta

RISPOSTE TURISMO:nel 2016 crescerà ancora il traffico crocieristico nei porti italiani.Le previsioni aggiornate indicano in circa 11,4 i milioni di passeggeri che saranno movimentati (+2,7% rispetto al 2015) e oltre 5.000 le toccate nave (+3,7%)

I nuovi dati sono contenuti all'interno dell'edizione 2016 dello "Speciale Crociere", pubblicazione annuale dedicata all'analisi dell'andamento del settore in Italia realizzata da Risposte Turismo contenente anche i dati definitivi del traffico crocieristico 2015 negli scali del nostro Paese.

Roma, 7 marzo 2016 - Circa 11,4 milioni di passeggeri movimentati attesi (+2,7%) e 5.063 toccate nave (+3,7%), con Civitavecchia, Venezia e Napoli confermati sui primi tre gradini del podio grazie, rispettivamente, a circa 2,30 milioni (+1,4%), 1,55 milioni (-2,1%) e 1,28 milioni (+0,8%) di passeggeri movimentati e 846 (+6,5%), 529 (+1,5%) e 495 (+11,2%) toccate nave.
Appena sotto il podio Genova, che con un +30% sul 2015 dovrebbe raggiungere 1,10 milioni di passeggeri movimentati.

cliccare per ingrandire



Queste, in sintesi, le previsioni aggiornate del traffico crocieristico atteso in Italia nel 2016 (imbarchi, sbarchi e transiti) elaborate da Risposte Turismo - società di ricerca e

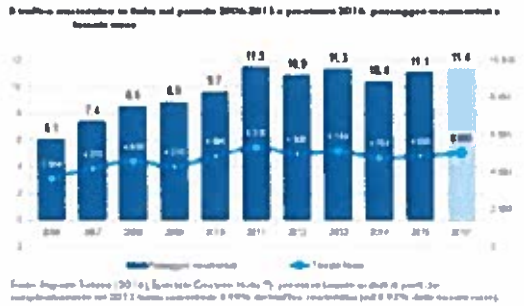
consulenza a servizio della macroindustria turistica- e contenute all'interno del nuovo "Speciale Crociere", pubblicazione dedicata all'andamento del settore in Italia giunta alla sesta edizione e disponibile a partire dalla prossima settimana sul sito di **Risposte Turismo**.

Tali dati, frutto delle informazioni ottenute da oltre 40 scali, realtà nel 2015 rappresentative del 99% del traffico passeggeri e del 95% delle toccate nave, confermano il trend di ripresa del mercato crocieristico nazionale annunciato lo scorso ottobre a Civitavecchia in occasione della quinta edizione di Italian Cruise Day.

Le nuove previsioni mostrano, per il 2016, una continuità nella crescita del traffico crocieristico nei porti italiani dopo il positivo risultato registrato nel 2015, anno che si è chiuso con un numero di passeggeri e di toccate nave superiore a quanto precedentemente previsto.

"Dopo essere quadruplicato tra il 2001 e il 2011 ed aver attraversato una fase di alternanza di variazioni positive e negative tra anno e anno, il traffico crocieristico nel nostro Paese sembra aver ingranato nuovamente una buona marcia, tornando a far registrare tanto nel 2015 quanto nel 2016, secondo le nostre previsioni, una crescita sull'anno precedente" ha affermato Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo.

cliccare per ingrandire



"L'auspicio - ha proseguito di Cesare - è che possa essere solamente l'inizio di una nuova fase di sviluppo, per la quale servirà un impegno congiunto e coerente da parte degli operatori privati e della parte pubblica per chiarire e condividere la tipologia di risultati, non solo in termini di traffico, che sia lecito e opportuno attendersi dalla crocieristica in Italia".

Oltre alle previsioni per l'anno in corso, lo "Speciale Crociere" elaborato da Risposte Turismo contiene i dati definitivi del traffico crocieristico registrato nel 2015 in tutti i porti italiani interessati dal turismo crocieristico.

Il 2015 si è chiuso con una crescita del 6,5% rispetto al 2014, per un totale di circa 11,1 milioni di passeggeri movimentati.

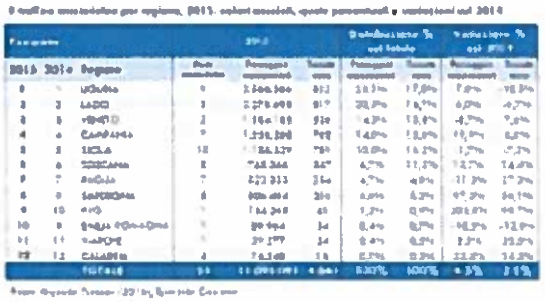
La crescita ha riguardato anche il numero di toccate nave, passate dalle 4.780 del 2014, alle 4.880 del 2015 (+2,1%).

Focalizzando l'attenzione sulle regioni, nel 2015 la Liguria ha confermato la propria leadership, in virtù di circa 2,57 milioni di passeggeri movimentati (+7,8% sul 2014) e 832 toccate nave (-10,5%), valori pari, rispettivamente, al 23,1% e al 17,0% del totale registrato lo scorso anno nel nostro Paese.

A seguire il Lazio, con circa 2,28 milioni di passeggeri movimentati (+6,0% sul 2014), pari al 20,5% del totale nazionale e il Veneto, con circa 1,58 milioni di passeggeri movimentati (-8,7%), pari al 14,3% del totale nazionale.

Per quanto riguarda le toccate nave, dopo la Liguria, ancora al primo posto, figurano il Lazio e la Sicilia, con rispettivamente 817 (-6,7%) e 789 (-7,2%) accosti ciascuna.

cliccare per ingrandire



Da segnalare come, nel 2015, le prime tre regioni abbiano concentrato da sole circa il 58% dei passeggeri movimentati, e come, secondo i dati consuntivi raccolti, il Friuli Venezia Giulia sia risultata essere la regione cresciuta maggiormente in percentuale rispetto al 2014 in termini sia di passeggeri movimentati (+203,5%), sia di toccate nave (+95,7%), mentre la Sardegna in valori assoluti (+249.000 passeggeri e +92 toccate nave).

Per quanto riguarda il numero di porti crocieristici che hanno accolto navi da crociera nel 2015, la classifica regionale è guidata dalla Sicilia con 10 scali, seguita dalla Liguria con 9 e dalla Campania e dalla Puglia con 7 porti ciascuna.

I dati consuntivi 2015 relativi ai singoli scali crocieristici confermano inoltre Venezia primo *homeport* italiano (maggior numero di imbarchi e sbarchi), grazie a circa 1,36 milioni di passeggeri movimentati, seguito da Civitavecchia e Savona, rispettivamente con circa 868 mila e circa 647 mila. Relativamente ai crocieristi in transito, è Civitavecchia a mantenere saldamente la leadership della classifica (circa 1,40 milioni), seguita da Napoli (circa 1,14 milioni) e Livorno (circa 694 mila).

Dall'analisi dei dati del traffico crocieristico per macroarea, spicca il dato dell'Adriatico quale unica zona ad aver registrato nel 2015 una variazione negativa rispetto al 2014 (-5,3%).

Nel 2015, infine, sono stati 3 i porti nazionali ad aver superato il milione di passeggeri movimentati (Civitavecchia, Venezia e Napoli), 15 quelli ad aver oltrepassato la soglia dei 100.000 crocieristi.

I porti italiani accoglieranno più di 11 milioni di crocieristi / PDF

Genova - Le previsioni per l'anno in corso sono della società Risposte Turismo. L'incremento sarà del 2,7% rispetto al 2015. Saranno 5.063 le toccate nave (+3,7%).

Genova - **Circa 11,4 milioni di passeggeri saranno movimentati quest'anno nei porti italiani (+2,7% rispetto al 2015) e saranno 5.063 le toccate nave (+3,7%).** I nuovi dati sono contenuti nello "Speciale Crociere", pubblicazione annuale dedicata all'analisi dell'andamento del settore in Italia realizzata da Risposte Turismo.**Civitavecchia, Venezia e Napoli** risultano in testa grazie, rispettivamente, a circa 2,30 milioni (+1,4%), 1,55 milioni (-2,1%) e 1,28 milioni (+0,8%) di passeggeri movimentati e 846 (+6,5%), 529 (+1,5%) e 495 (+11,2%) toccate nave. Al quarto posto **Genova**, che con un +30% sul 2015 dovrebbe raggiungere 1,10 milioni di passeggeri movimentati.

I dati, frutto delle informazioni ottenute da oltre 40 scali, realtà nel 2015 rappresentative del 99% del traffico passeggeri e del 95% delle toccate nave, confermano il trend di ripresa del mercato crocieristico nazionale annunciato lo scorso ottobre a Civitavecchia in occasione della quinta edizione di Italian Cruise Day. **Le nuove previsioni mostrano, per il 2016, una continuità nella crescita del traffico crocieristico nei porti italiani** dopo il positivo risultato registrato nel 2015: 11,1 milioni di passeggeri movimentati (+ 6,5% rispetto al 2014) e 4.880 toccate navi (+2,1%). Nel 2015 la Liguria ha confermato la propria leadership, in virtù di circa 2,57 milioni di passeggeri movimentati, seguita dal Lazio (2,28 milioni) e dal Veneto (1,58 milioni).

Crociere: oltre 11 mln passeggeri in porti italiani nel 2016

+2,7% su 2015, Civitavecchia, Venezia e Napoli in testa

07 marzo, 22:40

(ANSA) - GENOVA, 7 MAR - Circa 11,4 milioni di passeggeri saranno movimentati quest'anno nei porti italiani (+2,7% rispetto al 2015) e saranno 5.063 le toccate nave (+3,7%).

I nuovi dati sono contenuti nello "Speciale Crociere", pubblicazione annuale dedicata all'analisi dell'andamento del settore in Italia realizzata da Risposte Turismo.
Civitavecchia, Venezia e Napoli risultano in testa grazie, rispettivamente, a circa 2,30 milioni (+1,4%), 1,55 milioni (-2,1%) e 1,28 milioni (+0,8%) di passeggeri movimentati e 846 (+6,5%), 529 (+1,5%) e 495 (+11,2%) toccate nave. Al quarto posto Genova, che con un +30% sul 2015 dovrebbe raggiungere 1,10 milioni di passeggeri movimentati.
I dati, frutto delle informazioni ottenute da oltre 40 scali, realtà nel 2015 rappresentative del 99% del traffico passeggeri e del 95% delle toccate nave, confermano il trend di ripresa del mercato crocieristico nazionale annunciato lo scorso ottobre a Civitavecchia in occasione della quinta edizione di Italian Cruise Day.
Le nuove previsioni mostrano, per il 2016, una continuità nella crescita del traffico crocieristico nei porti italiani dopo il positivo risultato registrato nel 2015: 11,1 milioni di passeggeri movimentati (+ 6,5% rispetto al 2014) e 4.880 toccate navi (+2,1%). Nel 2015 la Liguria ha confermato la propria leadership, in virtù di circa 2,57 milioni di passeggeri movimentati, seguita dal Lazio (2,28 milioni) e dal Veneto (1,58 milioni).

Crociere a rischio, i porti dell'Adriatico chiedono l'intervento di Renzi

Roma - La lettera promossa da Clia, l'organizzazione internazionale delle compagnie crocieristiche, è stata sottoscritta da rappresentanti istituzionali e delle comunità locali di Bari, Ancona e Ravenna.

Roma - **Il governo deve affrontare tempestivamente le sfide necessarie per garantire la sopravvivenza della crocieristica nell'Adriatico e la sfida più urgente è la ricerca di una rotta di accesso per le navi a Venezia:** lo chiedono il settore crocieristico e le comunità adriatiche di Puglia, Marche ed Emilia Romagna, in un appello lanciato oggi al presidente del consiglio, Matteo Renzi, e al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio. La lettera promossa da Clia, l'organizzazione internazionale delle compagnie crocieristiche, è stata sottoscritta da rappresentanti istituzionali e delle comunità locali di Bari, Ancona e Ravenna. Nel corso dell'ultimo quindicennio, si legge nella nota, il Mar Adriatico ha rivestito un ruolo chiave nella geografia crocieristica del Mediterraneo, registrando una crescente importanza, a beneficio delle comunità locali che sull'Adriatico stesso si affacciano. Il settore crocieristico, infatti, contribuisce in maniera sostanziale allo sviluppo del tessuto economico delle comunità locali.

L'impatto economico diretto della crocieristica sulle città portuali adriatiche è stimabile in circa 450 milioni di euro l'anno, in termini di spese dei passeggeri, degli equipaggi e delle navi. Tuttavia, negli ultimi due anni, il traffico totale nell'Adriatico ha visto una riduzione di oltre 560 mila movimenti passeggeri nei porti crocieristici. In termini economici, si tratta di una perdita di circa 113 milioni di euro. Questo crollo allarmante è dovuto, in primo luogo, a sfide strategiche per i territori e per il comparto crocieristico che stanno attendendo, da ormai troppo tempo, risposte risolutive. La più urgente fra queste, anche a causa delle vastità geografica delle sue ripercussioni, è la ricerca di una rotta di accesso per le cosiddette grandi navi a Venezia, per colmare il vuoto regolatorio che dura da due anni e che sta spingendo la crocieristica ad abbandonare la città lagunare e conseguentemente l'intero Mar Adriatico.

«Il settore crocieristico contribuisce fortemente allo sviluppo delle comunità locali adriatiche, con un impatto economico stimabile in circa 450 milioni di euro l'anno. Dati questi numeri, **il governo dovrebbe considerare l'industria crocieristica, e il turismo in generale, un asset strategico per la ripresa economica italiana.** Ma sta accadendo esattamente il contrario: inerzia e incertezza stanno mettendo a serio rischio la crocieristica a Venezia e, di conseguenza, nell'intero Mar Adriatico. Da tempo il settore crocieristico chiede al governo di affrontare la questione per trovare una rotta di accesso alternativa per le navi da crociera a Venezia. Con questo appello, anche le comunità locali adriatiche si sono unite alla richiesta: ora è dovere delle istituzioni centrali prendere una decisione e arrivare a una soluzione per Venezia e, quindi, per l'intero Adriatico», afferma Francesco Galietti, National Director di Clia Italy.

LE COMUNITA' ADRIATICHE A RENZI:CROCIERISTICA A RISCHIO.E' URGENTE UNA SOLUZIONE PER VENEZIA

Il vuoto regolatorio sulle navi a Venezia mette a repentaglio la crocieristica in tutto l'Adriatico.CLIA promuove una lettera aperta indirizzata a Renzi e Delrio. Sottoscrizioni da Bari, Ancona e Ravenna

· *La lettera pubblicata su www.unasoluzionepervenezia.com*

Roma, 7 marzo 2016 - Il Governo deve affrontare tempestivamente le sfide necessarie per garantire la sopravvivenza della crocieristica nell'Adriatico e la sfida più urgente è la ricerca di una rotta di accesso per le navi a Venezia: lo chiedono il settore crocieristico e le comunità adriatiche di Puglia, Marche ed Emilia Romagna, in **un appello lanciato oggi al Presidente del Consiglio, Matteo Renzi, e al Ministro dei Trasporti, Graziano Delrio**. La lettera promossa da CLIA, l'organizzazione internazionale delle compagnie crocieristiche, è stata sottoscritta da rappresentanti istituzionali e delle comunità locali di Bari, Ancona e Ravenna.

Nel corso dell'ultimo quindicennio, il Mar Adriatico ha rivestito un ruolo chiave nella geografia crocieristica del Mediterraneo, registrando una crescente importanza, a beneficio delle comunità locali che sull'Adriatico stesso si affacciano. Il settore crocieristico, infatti, contribuisce in maniera sostanziale allo sviluppo del tessuto economico delle comunità locali. L'impatto economico diretto della crocieristica sulle città portuali adriatiche è stimabile in circa **450 milioni di euro l'anno**, in termini di spese dei passeggeri, degli equipaggi e delle navi.

Tuttavia, negli ultimi due anni, il traffico totale nell'Adriatico ha visto una **riduzione di oltre 560 mila movimenti passeggeri** nei porti crocieristici. In termini economici, si tratta di una **perdita di circa 113 milioni di euro**. Questo crollo allarmante è dovuto, in primo luogo, a sfide strategiche per i territori e per il comparto crocieristico che stanno attendendo, da ormai troppo tempo, risposte risolutive. La più urgente fra queste, anche a causa delle vastità geografica delle sue ripercussioni, è la ricerca di una rotta di accesso per le cosiddette grandi navi a Venezia, per colmare il vuoto

regolatorio che dura da due anni e che sta spingendo la crocieristica ad abbandonare la città lagunare e conseguentemente l'intero Mar Adriatico.

"Il settore crocieristico contribuisce fortemente allo sviluppo delle comunità locali adriatiche, con un impatto economico stimabile in circa 450 milioni di euro l'anno. Dati questi numeri, il Governo dovrebbe considerare l'industria crocieristica, e il turismo in generale, un asset strategico per la ripresa economica italiana. Ma sta accadendo esattamente il contrario: inerzia e incertezza stanno mettendo a serio rischio la crocieristica a Venezia e, di conseguenza, nell'intero Mar Adriatico. Da tempo il settore crocieristico chiede al Governo di affrontare la questione per trovare una rotta di accesso alternativa per le navi da crociera a Venezia. Con questo appello, anche le comunità locali adriatiche si sono unite alla richiesta: ora è dovere delle istituzioni centrali prendere una decisione e arrivare a una soluzione per Venezia e, quindi, per l'intero Adriatico", afferma **Francesco Galietti, National Director di CLIA Italy.**

IL TESTO DELLA LETTERA APERTA:

Roma, 7 marzo 2016

c.a. Presidente del Consiglio dei Ministri, Dott. Matteo Renzi

c.a. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Graziano Delrio

Egregio Presidente del Consiglio,

Egregio Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Nel corso dell'ultimo quindicennio, il Mar Adriatico ha rivestito un crescente ruolo chiave nella geografia crocieristica del Mediterraneo, registrando un notevole aumento di importanza, a beneficio delle comunità locali che sull'Adriatico stesso si affacciano.

Il settore crocieristico, infatti, contribuisce in maniera sostanziale allo sviluppo del tessuto economico delle comunità locali. L'impatto economico diretto della crocieristica sulle città portuali adriatiche è stimabile in circa 450 milioni di euro l'anno, in termini di spese dei passeggeri, degli equipaggi e delle navi.

Tuttavia, negli ultimi due anni, il traffico totale nell'Adriatico ha visto una riduzione di

oltre 560 mila movimenti passeggeri nei porti crocieristici. In termini economici, si tratta di una perdita di circa 113 milioni di euro.

Questo crollo allarmante è dovuto, in primo luogo, a sfide strategiche per i territori e per il comparto crocieristico che stanno attendendo, da ormai troppo tempo, risposte risolutive. La più urgente fra queste, anche a causa delle vastità geografica delle sue ripercussioni, è la ricerca di una rotta di accesso per le cosiddette grandi navi a Venezia, in modo da colmare l'attuale vuoto regolatorio che sta spingendo la crocieristica ad abbandonare la città lagunare e conseguentemente l'intero Mar Adriatico.

Alla luce di quanto espresso, il settore crocieristico e gli esponenti delle comunità adriatiche in calce sono a chiederVi di affrontare con la massima tempestività e il massimo impegno quelle sfide, regolatorie e infrastrutturali, che sono ormai indifferibili se si vuole permettere la sopravvivenza della crocieristica nell'Adriatico e liberare il potenziale turistico delle comunità locali interessate.

Certi della Vostra attenzione, porgiamo distinti saluti.

Francesco Galietti, National Director, CLIA Italy

Andrea Corsini, Assessore al Turismo, Regione Emilia Romagna

Gianni Bessi, Consigliere regionale con delega al Comitato portuale di Ravenna, Emilia Romagna

Silvio Maselli, Assessore al Turismo, Comune di Bari

Daniela Salamida, Assessore al Turismo, Comune di Alberobello

Alessandro Ambrosi, Presidente, Camera di Commercio di Bari

Natalino Gigante, Presidente, Camera di Commercio di Ravenna

Giorgio Cataldi, Presidente, Camera di Commercio di Ancona

Giuseppe Santamaria, Presidente, Radio Taxi Nuova Co.Ta.Ba.

Fabiano Galiano, Presidente, Consorzio Apulia Taxi

Gianni Stefanini, Presidente, RadioTaxi Ravenna

Benito Borioni, Presidente, Confartigianato Taxi Ancona

Ansa

Grandi navi: Venezia; Clia a Renzi, crocieristica a rischio

Urgente ricerca di una rotta di accesso per le navi a Venezia

07 marzo, 18:07

(ANSA) - VENEZIA, 7 MAR - Il Governo deve affrontare tempestivamente le sfide necessarie per garantire la sopravvivenza della crocieristica nell'Adriatico e quella più urgente è la ricerca di una rotta di accesso per le navi a Venezia. Lo chiedono il settore crocieristico e le comunità adriatiche di Puglia, Marche ed Emilia Romagna, in un appello lanciato al presidente del Consiglio, Matteo Renzi, e al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio.

La lettera promossa da Clia, l'organizzazione internazionale delle compagnie crocieristiche, è stata sottoscritta da rappresentanti istituzionali e delle comunità locali di Bari, Ancona e Ravenna, alla vigilia del vertice tra Italia e Francia che porterà domani il premier a Venezia. Nell'ultimo quindicennio, il Mar Adriatico ha rivestito un ruolo chiave nella geografia crocieristica del Mediterraneo, registrando una crescente importanza, a beneficio delle comunità locali.

L'impatto economico diretto della crocieristica sulle città portuali adriatiche è stimabile in circa 450 milioni di euro l'anno, in termini di spese dei passeggeri, degli equipaggi e delle navi. Tuttavia, negli ultimi due anni, per Clia il traffico totale nell'Adriatico ha visto un calo di 560 mila movimenti passeggeri nei porti crocieristici con una perdita, in termini economici, di circa 113 milioni di euro. Questo crollo allarmante è dovuto, in primo luogo, a sfide strategiche per i territori e per il comparto crocieristico che stanno attendendo, da ormai troppo tempo, risposte risolutive.

La più urgente fra queste, anche a causa delle vastità geografica delle sue ripercussioni, è la ricerca di una rotta di accesso per le cosiddette grandi navi a Venezia, per colmare il vuoto regolatorio che dura da due anni e che sta spingendo la crocieristica ad abbandonare la città lagunare e conseguentemente l'intero Mar Adriatico. Per Clia il Governo "dovrebbe considerare l'industria crocieristica, e il turismo in generale, un asset strategico per la ripresa economica italiana.

Ma sta accadendo esattamente il contrario: inerzia e incertezza stanno mettendo a serio rischio la crocieristica a Venezia e, di conseguenza, nell'intero Mar Adriatico e quindi il settore crocieristico chiede al Governo di affrontare la questione per trovare una rotta di accesso alternativa per le navi da crociera a Venezia". "Ora è dovere delle istituzioni centrali - conclude il documento - prendere una decisione e arrivare a una soluzione per Venezia e, quindi, per l'intero Adriatico".

Crociere in crisi, l'Adriatico chiede l'intervento di Renzi

Crociere in crisi, l'Adriatico chiede l'intervento di Renzi

Missione in Corea del Sud per le imprese italiane

La Cina taglia le stime sul Pil Il governo porta il deficit al 3%

Il governo deve affrontare tempestivamente le sfide necessarie per garantire la sopravvivenza della crocieristica nell'Adriatico e la sfida più urgente è la ricerca di una rotta di accesso per le navi a Venezia: lo chiedono il settore crocieristico e le comunità adriatiche di Puglia, Marche ed Emilia Romagna, in un appello lanciato ieri al presidente del consiglio, Matteo Renzi, e al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio. La lettera promossa da Clia, l'organizzazione internazionale delle compagnie crocieristiche, è stata sottoscritta da rappresentanti istituzionali e delle comunità locali di Bari, Ancona e Ravenna. Nel corso dell'ultimo quindicennio, si legge nella nota, il Mar Adriatico ha rivestito un ruolo chiave nella geografia crocieristica del Mediterraneo, registrando una crescente importanza, a beneficio delle comunità locali che sull'Adriatico stesso si affacciano. Il settore crocieristico, infatti, contribuisce in maniera sostanziale allo sviluppo del tessuto economico delle comunità locali. L'impatto economico diretto della crocieristica sulle città portuali adriatiche è stimabile in circa 450 milioni di euro l'anno, in termini di spese dei passeggeri, degli equipaggi e delle navi. Tuttavia, negli ultimi due anni, il traffico totale nell'Adriatico ha visto una riduzione di oltre 560 mila movimenti passeggeri nei porti crocieristici. In termini economici, si tratta di una perdita di circa 113 milioni di euro. Questo crollo allarmante è dovuto, in primo luogo, a sfide strategiche per i territori e per il comparto crocieristico che stanno attendendo, da ormai troppo tempo, risposte risolutive. La più urgente fra queste, anche a causa delle vastità geografica delle sue ripercussioni, è la ricerca di una rotta di accesso per le cosiddette grandi navi a Venezia, per colmare il vuoto regolatorio che dura da due anni e che sta spingendo la crocieristica ad abbandonare la città lagunare e conseguentemente l'intero Mar Adriatico. «Il settore crocieristico contribuisce fortemente allo sviluppo delle comunità locali adriatiche, con un impatto economico stimabile in circa 450 milioni di euro l'anno. Dati questi numeri, il governo dovrebbe considerare l'industria crocieristica, e il turismo in generale, un asset strategico per la ripresa economica italiana. Ma sta accadendo esattamente il contrario: inerzia e incertezza stanno mettendo a serio rischio la crocieristica a Venezia e, di conseguenza, nell'intero Mar Adriatico. Da tempo il settore crocieristico chiede al governo di affrontare la questione per trovare una rotta di accesso alternativa per le navi da crociera a Venezia. Con questo appello, anche le comunità locali adriatiche si sono unite alla richiesta:

ora è dovere delle istituzioni centrali prendere una decisione e arrivare a una soluzione per Venezia e, quindi, per l'intero Adriatico», afferma Francesco Galietti, National Director di Clia Italy. Negli ultimi dieci anni, l'Adriatico, ha registrato una crescente importanza nel settore crocieristico, ma il 2014 ha conosciuto una significativa battuta d'arresto, con un calo del 10% dei passeggeri movimentati. Oltre alle questioni che riguardano l'intero Mediterraneo, a pesare in maniera specifica sulla crocieristica nell'Adriatico è stato soprattutto lo stallo di Venezia. La situazione di incertezza relativa alla possibilità per le navi di accedere a Venezia infatti, sta comprimendo i benefici economici in modo molto sostanziale non solo per il territorio veneto, ma per tutti i porti adriatici, da Bari ad Ancona e Ravenna, da Dubrovnik a Kotor

Ansa

Porti: Rapporto Oti, in Liguria più passeggeri, meno merci

Rapporto Intermedio su "Obiettivo 2021"

07 marzo, 22:39

(ANSA) - MILANO, 7 MAR - Negli ultimi cinque anni in termini di traffici i porti liguri sono cresciuti in termini di traffico passeggeri ma sono rimasti pressoché invariati in termini di traffico merci. E dal punto di vista infrastrutturale, in tutto il Nord Ovest, Liguria compresa, tutto continua a procedere "con grande lentezza". Lo rileva l'Osservatorio Territoriale Infrastrutture Nord Ovest, l'organismo voluto da Assolombarda, Unione Industriale Torino e Confindustria Genova che monitora l'avanzamento delle opere infrastrutturali nel Nord Ovest in vista nel 2021, anni in cui dovrebbero essere completate. Nel suo Rapporto Intermedio, presentato oggi a Milano, l'Osservatorio conferma come "realistico" il traguardo del 2021 per il completamento delle opere, ma rileva che la maggior parte di esse procedono "con grande lentezza": su 48 opere monitorate, "solo 14 hanno avuto avanzamenti decisivi, mentre altre 14 sono rimaste sostanzialmente ferme - si legge nel Rapporto -. Le rimanenti 20 hanno fatto passi avanti, ma inferiori rispetto alle attese". In questo quadro si colloca la situazione del sistema portuale ligure. Il Rapporto riporta questi "dati significativi". 1) dopo cinque anni è ancora in fase istruttoria l'iter di approvazione del nuovo Piano regolatore del Porto di Genova; 2) in 5 anni il volume complessivo delle merci movimentate è rimasto sostanzialmente invariato: era stato nel 2011 pari a 3.324.803 teus (twenty feet unit, l'unità di misura dei container, ndr), è stato nel 2015 di 3.244.000 teus ; 3) i passeggeri complessivamente trasportati sono invece cresciuti di circa 400mila unità, passando dai 4.510.512 del 2011 ai 4.897.853 del 2015