



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA ***Press Review***

13 MARZO 2014

Stamattina il sopralluogo

Porto, arriva la commissione

Smantellamento di nave Concordia e parco eolico offshore. Visita allo scalo ionico dei consiglieri comunali. Incontro con l'Authority

TARANTO - Effettuare un sopralluogo delle aree che potrebbero ospitare la nave Concordia ed il parco eolico offshore. Questi gli obiettivi della commissione Attività Produttive del Comune che questa mattina ha incontrato i vertici dell'Autorità portuale (nella foto). «Vogliamo capire a che punto sono i lavori nello scalo portuale - ha spiegato il presidente della commissione Filippo Illiano - anche perchè l'attesa della città è tanta, sia riguardo allo sviluppo economico che rispetto alle possibili ripercussioni in termini occupazionali». Come detto, la visita è servita a vagliare l'ipotesi relativa al progetto di smantellamento della nave Concordia. Un progetto che nei giorni scorsi è stato rilanciato anche dal presidente della Regione Puglia Nichi Vendola che ha scritto una lettera indirizzata al premier Matteo Renzi per chiedere che lo smantellamento della Concordia venga effettuato a Taranto. Per quanto riguarda invece il progetto per la realizzazione di un parco eolico offshore, nei mesi scorsi è arrivato il via libera dal ministero nonostante il parere contrario del Consiglio comunale.

Il pragmatico Gallanti auspica una rapida approvazione del disegno di legge sui porti

Serve - ha spiegato il presidente dell'Autorità Portuale di Livorno - un po' di equilibrio e va trovato

~~InfoMARE~~ Secondo il presidente dell'Autorità Portuale di Livorno, il disegno di legge attualmente incardinato al Senato per la riforma della legge 84/94 sui porti «presenta degli aspetti positivi, tra cui l'accelerazione dell'iter di approvazione dei piani regolatori portuali dei porti, lo snellimento burocratico sul tema dei dragaggi, e il rafforzamento dei poteri del presidente dell'Authority». Lo ha detto Giuliano Gallanti intervenendo al congresso regionale della Filt-Cgil nel corso del quale ha esortato ad un impegno di tutti «perché venga approvato il prima possibile».

L'approccio al tema di Gallanti è pragmatico: «aspettavamo tutti - ha spiegato - che la mega riforma promessa dal ministro Lupi diversi mesi fa durante l'assemblea nazionale di Assoporti potesse tramutarsi in un documento concreto, ma così non è stato. Serve, allora, un po' di equilibrio e va trovato: ecco perché dobbiamo puntare ad ottenere nell'immediato un risultato concreto e sostenere il disegno di legge ora all'esame del Senato, magari integrandolo con le indicazioni strategiche recentemente elaborate da Assoporti».

Gallanti ha insistito anche sulla necessità di aprire un tavolo cui possano partecipare il ministero delle Infrastrutture, il Parlamento e la stessa Assoporti: «coordiniamoci - ha chiarito - e cerchiamo di trovare dei punti di contatto tra il disegno di legge di riordino della 84/94 e le sei direttrici di Assoporti (che sono state presentate dall'associazione delle Autorità Portuali italiane nei giorni scorsi, (~~InfoMARE~~ del 5 marzo 2014, *ndr*). Credo - ha aggiunto - che una posizione compromissoria vada trovata, soprattutto con riferimento al tema dei distretti logistici, dell'autonomia amministrativa e della razionalizzazione delle autorità portuali attualmente esistenti. Fondamentale che siano premiati i porti che oggi fanno parte del Core Network». ~~(#)~~

Bruxelles arranca sul Regolamento dei porti

Con il prossimo cambio di legislatura rischia di finire in soffitta la proposta normativa voluta dal Commissario Kallas mentre sul GNL i progetti vanno avanti

Bruxelles – Per il nuovo Regolamento europeo sui porti rischia di non essere buona nemmeno la terza.

Dopo i due tentativi già andati falliti negli anni passati di riformare le regole per l'accesso alla fornitura dei servizi portuali, anche il tentativo di Siim Kallas rischia di naufragare a causa (anche) del termine ormai prossimo dell'attuale legislatura. I tempi tecnici per approvare il Regolamento entro le prossime elezioni europee non ci sono e per non perdere il lavoro svolto finora ci si appella alla speranza di una continuità politica fra l'attuale Commissione Europea e la prossima.

Le opposizioni al nuovo Regolamento palesate dai porti britannici, dagli scali del Northern Range, da molti Paesi del Sud Europa tra cui anche l'Italia (*S2S n.39/2013*) e da diverse associazioni di categoria intente a difendere ognuna i propri interessi e lo status quo normativo, sono riuscite a far dilatare i tempi mandando probabilmente in soffitta anche questa proposta di riforma. La terza dopo le due presentate invano dall'allora commissario europeo ai trasporti e all'energia, Loyola de Palacio. Quindi non è un caso, forse, che il primo sostenitore di quest'ultimo proposta di Regolamento, il vicepresidente della Commissione Europea e responsabile dei trasporti Siim Kallas, abbia disertato (ufficialmente per impegni istituzionali che l'hanno trattenuto in Estonia) l'appuntamento fissato venerdì scorso a Bruxelles con i giornalisti per parlare di politica marittima.

Il seminario intitolato '*Covering the EU maritime policy*' è stato comunque un'occasione utile per ascoltare da vari rappresentanti della DG Move (*Directorate - General for Mobility and Transport*) a che punto sono le proposte normative in tema di sostenibilità ambientale e di politica dei trasporti a livello continentale. Fotis Karamitsos, direttore logistica di

dovrebbe avere anche in sede IMO (dove invece il Vecchio Continente si presenta sempre con idee in disaccordo lasciando campo libero agli indirizzi degli Stati Uniti) e sulla propulsione a GNL come carburante del futuro per le navi".

Il limite delle emissioni nelle zone ECA dal 2015 è stato il tema centrale anche dell'intervento di Magda Kopczynska, responsabile dell'unità *maritime transport*

and logistics di DG Move, che ha ricordato come dal prossimo anno entreranno nel vivo progetti come la Cintura Blu (*S2S n.28/2013*) e il Single Window che in Italia sta lentamente traducendosi nello Sportello Unico Doganale. Kopczynska ha anche introdotto il tema, a lungo dibattuto durante il seminario, degli investimenti nel GNL (gas naturale liquefatto) che devono partire risolvendo una volta per tutte il dilemma se far nascere prima l'uovo o la gallina: "La Commissione Europea non dà indicazioni su quale strumento scegliere per uniformarsi ai limiti alle emissioni imposte dalle zone ECA: semplicemente spetta alle compagnie di navigazione decidere se puntare sul GNL o sugli scrubber. Nei primi mesi del 2015 sicuramente la maggior parte degli operatori punterà sul marine gasoil ma nel medio - lungo termine questa non può essere l'opzione più competitiva".

Un appello per sbloccare l'empasse su chi deve fare la prima mossa e investire nel GNL è arrivato anche da Max Strootman, membro dell'ufficio di Gabinetto di Siim Kallas, che ha ricordato come "i core ports entro il 2020 dovranno attrezzarsi per avere almeno una piccola stazione di bunkeraggio di gas naturale liquefatto. Non si chiedono grandi impianti ma almeno una piccola stazione di rifornimento che consenta agli armatori di investire in navi alimentate a gas naturale".

Dimitris Theologitis, head of ports unit di DG Move, ha invece spiegato che "il Regolamento sui porti non si è occupato di

comune". Mentre, per quanto riguarda la proposta di Direttiva sulle concessioni che (più o meno) indirettamente riguarda anche i terminal portuali ad esempio italiani, il rappresentante della DG Move ha detto: "Aspettiamo di vedere come verrà recepita e applicata questa Direttiva nei Paesi membri e se poi ci sarà qualche squilibrio siamo disponibili a discuterne per cercare di risolvere eventuali problemi.

Nicola Capuzzo

DG Move, ha spiegato che "l'attenzione è concentrata sulla sicurezza delle navigazione (l'incidente della Costa Concordia ha insegnato che si può fare di più), sull'unità di intenti che l'Europa

lavoro portuale perché si è preferito lasciare alle associazioni di categoria Feport, ESPO e i rappresentanti dei lavoratori la possibilità di trovare un punto di accordo

Concorrenza sleale in Nord Europa

Gli scali marittimi europei, come detto, rimarranno probabilmente orfani di una norma comunitaria che regoli il settore eppure, che a livello continentale ci sia bisogno di coordinamento e regole comuni, lo dimostrano le ultime vicende che hanno visto la port authority di Rotterdam accusare di aiuti di Stato i concorrenti vicini in Belgio e in

Germania. Il Governo olandese, citando uno studio intitolato 'Level playing field' commissionato dal ministero olandese delle Infrastrutture e dell'Ambiente all'istituto di ricerca e formazione RHV dell'Università Erasmus di Rotterdam e alla società di consulenza Ecorys del Netherlands Economic Institute (NEI), ha protestato sostenendo che la Port of Rotterdam Authority finanzia in

proprio gli investimenti in infrastrutture portuali, mentre i governi nelle Fiandre e in Germania elargiscono contributi o coprono i costi se chi gestisce i loro porti realizza una perdita. "Ciò - ha sottolineato Allard Castelein, amministratore delegato dell'Autorità Portuale di Rotterdam - porta a una distorsione del mercato, cosicché i terminal di Rotterdam perdono

traffico a vantaggio in particolare dei loro rivali di Amburgo e Anversa. Gli aiuti pubblici ai porti tedeschi e fiamminghi penalizzano il porto di Rotterdam, che in assenza di tali sostegni economici potrebbe movimentare circa il 7% in più di traffico containerizzato acquisendo un volume di traffico annuo pari a circa 800 mila TEUs (con riferimento al traffico di quasi 11,9 milioni di TEUs realizzato da

Rotterdam nel 2012)".

Secondo l'analisi resa pubblica dal governo olandese, sempre con riferimento ai volumi di traffico dei container registrati nel 2012, il porto di Amburgo perderebbe il 2% del traffico movimentato (-200 mila TEUs), il porto di Bremerhaven perderebbe il 7% del traffico (-400 mila teuS), il porto di Anversa accuserebbe una riduzione del -2% dei volumi containerizzati (-200 mila TEUs), il porto di Zeebrugge registrerebbe un calo del -7% (-100 mila TEUs), mentre infine il taglio al traffico

del porto di Le Havre sarebbe pari all'1% sui 2,3 milioni di teu movimentati dallo scalo francese nel 2012.

Nel 2012 i porti olandesi hanno movimentato complessivamente 589,6 milioni di tonnellate di merci, di cui 441,5 milioni di tonnellate nel solo porto di Rotterdam (125 milioni di tonnellate in container), mentre i porti tedeschi hanno movimentato 263,1 milioni di tonnellate di merci e i porti fiamminghi 257,2 milioni di tonnellate.

Questa ricerca evidenzia che il sostegno economico pubblico annuo ai porti tedeschi è pari a 1,18 euro per ciascuna tonnellata movimentata e quello ai porti fiamminghi è pari a 1,12 euro/tonnellata. Tali denari vengono spesi per la realizzazione di opere infrastrutturali nei porti nonché per coprire i costi gestionali dei porti e appianare le loro perdite.

Lo studio sottolinea che per stabilire condizioni di equità nel settore dei finanziamenti ai porti nell'Europa nord-occidentale il sostegno finanziario pubblico dovrebbe essere uguale in tutte le nazioni della regione e preferibilmente le autorità pubbliche dovrebbero astenersi dall'erogare fondi di sostegno ai porti.

Container in Italia: 3 alleanze per 7 porti

Le formazioni delle tre squadre che scenderanno in campo sono già decise, manca solo il fischio d'inizio degli arbitri internazionali (autorità antitrust) per dare il via a una nuova partita sul mercato del trasporto marittimo containerizzato internazionale.

Dopo mesi di trattative su possibili alleanze e cooperazioni commerciali, il quadro che si è andato delineando vedrà di fronte tre squadre più una quarta formazione composta dai global carrier non consorziati: P3 (Maersk, Msc, Cma Cgm), G6 (Hapag-Lloyd, NYK, OOCL, HMM, APL and MOL) e CKYHE (Cosco, K Line, Yang Ming, Hyundai ed Evergreen).

Nonostante il parere contrario di diverse associazioni di spedizionieri, secondo quanto

sono in grado di ricostruire gli analisti di Drewry Maritime Research, con ogni probabilità i vari organi antitrust competenti non considereranno una quota di mercato superiore al 30% su alcune rotte come possibile abuso di posizione dominante. Il via libera alle nuove alleanze, dunque, viene dato per scontato.

Nello specifico sulla direttrice Asia-Europa il 45% dell'offerta di stiva sul mercato sarà in mano alla P3, il 26% all'alleanza CKYHE, il 18% alla G6 e l'11% in mano ad altri (fra cui China Shipping Container Line, UASC, Zim, Wan Hai e CSAV).

Per quanto riguarda, invece, le rotte transatlantiche fra Nord Europa e Costa Est USA, P3 controllerà il 40% dell'offerta di stiva, G6 il 37% mentre

CKYH avrà in mano il 17% mentre alle compagnie non consorziate rimarrebbe il 6%.

Più bilanciata sarà l'offerta di trasporto sui traffici transpacifici (Asia-Costa Ovest USA) dove a dominare sarà l'alleanza G6 col 32%, seguita dalla CKYH col 27%, P3 col 23% e gli altri col 18%.

Per quanto riguarda l'Italia la selezione naturale dei porti è praticamente già in atto: le navi del network G6 toccano solo a Cagliari; P3 ha annunciato che

scalerà 5 porti (Genova, La Spezia, Napoli, Gioia Tauro e Trieste) mentre l'alleanza CKYH finora premia Genova, La Spezia, Livorno e Napoli. Dunque la quasi totalità del traffico containerizzato trasportato via mare passa per 7 porti italiani.

La concentrazione dei global carrier e la razionalizzazione delle linee sta mostrando i suoi effetti anche sui terminal portuali di transhipment del Mediterraneo (quei porti d'interscambio dove elevati volumi di container vengono trasbordati dalle grandi navi madri a unità più piccole).

L'Italia "può vantare" tre scali di transhipment: Gioia Tauro (3,1 milioni di TEUs movimentati nel 2013), Cagliari (656.000 TEUs) e Taranto (meno di 200.000 TEUs).

Merlo ultimo transfuga di Assoporti

L'Associazione delle autorità portuali italiane cancella di fatto l'accordo interassociativo sul tecnico-nautico dalle sue linee strategiche e recupera, dopo Trieste e Livorno, anche Venezia

L'assemblea di Assoporti ha approvato la scorsa settimana "le linee strategiche per lo sviluppo della portualità, contributo al Parlamento e al Governo, che si articolano lungo sei direttrici principali, per altro in coerenza con le indicazioni in materia di core ports e core networks fornite dall'Unione Europea".

Di fatto si tratta della seconda puntata –

caratterizzata da una maggior definizione, seppure in un quadro che pecca ancora di vaghezza – del documento che il direttivo dell'associazione aveva prodotto a fine gennaio in risposta alla cosiddetta riforma Lupi (S2S n.4/2014), ma la novità, rimarcata dal presidente Pasqualino Monti, è che il nuovo testo è stato approvato "all'unanimità", sottoscritto anche da tre dei quattro presidenti di Autorità Portuali frondisti che a fine anno avevano tentato un'accelerazione riformista – Marina

Monassi (Trieste), Paolo Costa (Venezia) e Giuliano Gallanti (Livorno) (S2S n.49/2013) – e persino da Galliano Di Marco (Ravenna), il primo a strappare apertamente, più di un anno fa, con l'associazione (S2S n.5/2013), sebbene quest'ultimo abbia subito precisato di aver votato come membro dell'assemblea – "non rientrerò nel direttivo" – e solo "in subordine all'accoglimento di alcuni punti alla base della posizione di Ravenna".

Fra questi – e non a caso le cinque "proposte" di fine gennaio sono diventati i sei "punti" della strategia varata la scorsa settimana – c'è un argomento, il primo nella nuova lista stilata da Assoporti, su cui Di Marco insiste da tempo, vale a dire il favore, nella scelta di nuove infrastrutture, a quelle capaci di garantire "redditività e coinvolgimento di investitori privati anche attraverso una sburocratizzazione dell'iter di approvazione dei progetti".

Per il resto le linee strategiche ricalcano quelle di un mese e mezzo fa. Ci sono i

sistemi portuali-logistici, da costituirsi, tenendo conto delle indicazioni europee in materia di core ports, "su iniziativa delle Autorità Portuali, in collaborazione con le Regioni". Per Assoporti "il sistema portuale e logistico è organismo quindi di coordinamento (frutto di protocolli di intesa e accordi di programma) chiamato a predisporre un Piano integrato logistico da far approvare al ministero dei Trasporti. Piano che fissi obiettivi di traffico, servizi da erogare, interventi infrastrutturali, infrastrutture di collegamento porto-hinterland, promozione commerciale, promozione di progetti multimodali".

Si prevede poi l'abbattimento del tetto dei 90 milioni di euro all'1% dell'IVA trattenibile dai porti e l'attribuzione diretta

di tale cifra alle AP. Per le quali, inoltre, si chiede piena "facoltà di autodeterminare (in aumento o in diminuzione) la misura della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate, della tassa di ancoraggio sulle navi, dei diritti portuali".

La quarta linea, comprensiva della cancellazione delle AP dalla lista degli enti assoggettati ai vincoli sulla spesa

pubblica, è "l'autonomia amministrativa per Autorità Portuali che devono essere poste nella condizione di operare come imprese, con capacità autonoma di regia e governo in porto e per quel che riguarda i collegamenti di rete e la logistica".

E se la sesta direttrice riguarda molto genericamente "il coinvolgimento, mediante un sistema di incentivi, delle imprese produttive italiane nella catena logistica e la crescita degli operatori logistici italiani", particolarmente

significativa appare la quinta, che di fatto sgretola la posizione centralista di Assoporti in materia di servizi tecnico nautici, fondata sull'accordo interassociativo e rilanciata in pompa

magna da Monti solo pochi mesi fa (S2S n.44 e 45/2013): "Per quel che concerne i servizi tecnico-nautici si propone l'attribuzione a ciascuna Autorità Portuale della potestà tariffaria sui servizi stessi, sulla base di una suddivisione di competenze che preveda di riservare: all'Autorità Marittima la competenza esclusiva nella fissazione degli standard di sicurezza, delle dotazioni tecnico infrastrutturali richieste nonché delle caratteristiche dei mezzi e del personale impiegato; all'Autorità Marittima e all'Autorità Portuale la competenza condivisa nell'organizzazione dei servizi; all'Autorità Portuale la competenza nella fissazione delle tariffe sulla base di criteri e meccanismi nazionali uniformi".

"Paolo Costa ha ottenuto ciò che prima di tutto si era prefisso, normale che abbia

firmato, anche se devo capire come Monti spiegherà la cosa ai sottoscrittori dell'accordo interassociativo cui aveva riavvicinato Assoporti" ha sinteticamente commentato Luigi Merlo, presidente dell'Autorità Portuale genovese, unico dei quattro frondisti dello scorso dicembre a restare lontano dall'associazione, con tanto di dimissioni anche da vicepresidente vicario. "Ritengo paradossale che a determinare la linea di Assoporti possano contribuire i commissari dei commissari: mi riferisco ai recenti casi di Napoli, Cagliari e Olbia. Con il DL 78 (del 2010, contenente norme di riduzione dei costi degli apparati amministrativi) e il caso ancora più clamoroso di Olbia (S2S n.9/2014) la legge 84/94 per me è morta definitivamente" ha concluso Merlo, scettico anche sulle scelte per i nuovi vertici ministeriali: "Non posso che sperare che la delega alla portualità rimanga in capo al Ministro".

Andrea Molzo

Un 2014 col segno 'meno' per le crociere italiane

In attesa del Cruise Shipping Miami, le statistiche di Cemar e Risposte Turismo concordano sul calo delle movimentazioni previsto per l'anno appena iniziato

Una cosa è certa: nel 2014 anche le crociere soffriranno, almeno in Italia.

A certificarlo sono due tra le principali realtà del settore per quanto riguarda l'analisi dei flussi di turisti del mare nel Belpaese: l'agenzia marittima genovese Cemar Agency Network - che per l'anno appena iniziato prevede una riduzione del traffico complessivo del 9,9% - e la società specializzata Risposte Turismo, secondo cui il decremento sarà solo leggermente più contenuto, nella misura del -7%.

In base ai dati raccolti ed elaborati da Cemar, nel 2014 saranno in totale 10.285.000 i crocieristi movimentati negli scali italiani - rispetto a 11.415.644 nel 2012 - di cui 5.946.000 in transito e 4.339.000 imbarcanti e sbarcanti, mentre caleranno anche le toccate nave complessive, che passeranno dalle 5.113 del 2013 alle 4.525 del 2014 (-11,5%). Stesso trend anche per le compagnie operanti sul territorio nazionale, 56 lo scorso anno e 54 quest'anno, e per

le singole navi: erano state in tutto 151 nel 2013, ma saranno solo 143 nell'arco dell'intero 2014. Tutto ciò a fronte di un incremento degli scali della Penisola che riceveranno almeno una toccata: da 63 nel 2013 a 70 nel 2014.

Anticipando a *Ship2Shore* queste statistiche, che verranno poi presentate ufficialmente durante l'imminente Cruise Shipping Miami - il principale evento mondiale dell'industria crocieristica - Sergio Senesi, Presidente di Cemar Agency, spiega che "la drastica diminuzione di passeggeri movimentati in Italia a cui assisteremo nel corso del 2014, in controtendenza con la crescita a livello mondiale, ha molteplici cause: dall'ormai famoso Decreto Salva Coste, che già nel 2013 ha creato difficoltà alle navi che danno fondo in rada, all'aggravarsi della situazione di Venezia, che quest'anno causerà la perdita di oltre 1.000.000 di passeggeri nel Mar Adriatico e che, se non risolta, produrrà un ulteriore crollo di presenze nel 2015".

Inoltre, secondo l'imprenditore genovese,

permane un enorme problema legato agli ostacoli burocratici, che scoraggiano gli armatori: "Siamo l'unico Paese UE a non aver semplificato le procedure d'accosto: ancora oggi in molti porti italiani sono obbligatori i controlli di frontiera anche per le navi provenienti da paesi dell'area Schengen. Senza contare che per le pratiche doganali utilizziamo un Regio Decreto vecchio di quasi 100 anni".

Analizzando nel dettaglio la situazione dei vari porti italiani, dalle proiezioni di Cemar appare evidente come, nonostante le difficoltà generali, Civitavecchia si confermerà il primo scalo nazionale con 2.120.000 passeggeri movimentati, seguito da Venezia (1.790.000), Savona (1.050.000), Napoli (930.000), Genova (820.000), Livorno (590.000) e Bari (520.000).

Ma, se nel 2013 erano stati 5 i porti italiani con una movimentazione di crocieristi superiore al milione di unità, quest'anno soltanto Civitavecchia, Venezia e Savona supereranno questa soglia, mentre Napoli, Genova, Livorno e Bari si assesteranno tra i 500.000 e il 1.000.000 di passeggeri. Nel range 100.000-500.000 passeggeri dovrebbero invece posizionarsi La Spezia, Palermo, Messina, Salerno, Olbia e Trapani e tra i 50.000 e i 100.000 passeggeri invece Catania, Sorrento e Cagliari. Altri 14 scali dovrebbero raggiungere una movimentazione compresa tra 10.000 e 50.000 passeggeri, mentre 40 porti minori resteranno al di sotto dei 10.000 crocieristi complessivi.

Anche secondo lo "Speciale Crociere 2014" elaborato da Risposte Turismo - che ha analizzato dati forniti dai 30 scali italiani che lo scorso anno hanno rappresentato l'89% del traffico passeggeri nazionale e il 93% di tutte le toccate nave - il 2014 si preannuncia in salita per il settore: i passeggeri totali saranno infatti 10,5 milioni, il 7% in meno

rispetto agli 11,3 milioni registrati nel 2013 (+4,1% sul 2012), mentre le toccate nave saranno in tutto 4.500, con un decremento pari all'11,3%.

Riferendosi alla diminuzione prevista per il 2014, che segue la crescita del 2013, Francesco Di Cesare, Presidente di Risposte Turismo, spiega che "l'andamento del traffico crocieristico in Italia sembra avviarsi verso una nuova fase nella quale l'alternarsi di anno in anno di variazioni positive e negative potrebbe essere la regola, evidenze tipiche di un prodotto e di un mercato giunti nella loro fase di maturità".

Per tornare a crescere stabilmente, secondo Di Cesare, sarà fondamentale "un'attenta programmazione a livello nazionale, nuovi investimenti, un più forte impegno da parte del Governo e delle amministrazioni pubbliche, ed un più franco e costruttivo dialogo con le compagnie".

Nello "Speciale Crociere" trova spazio anche un'ampia disamina dei traffici crocieristici italiani durante il 2013, anno in cui si è appunto verificata una sensibile crescita dei flussi rispetto al 2012.

Focalizzando l'attenzione sull'ambito regionale, emerge come lo scorso anno il Lazio si sia confermato al vertice della classifica con oltre 2,5 milioni di

passeggeri movimentati (il 22,4% del traffico crocieristico complessivo nazionale) e 969 toccate nave (il 19,2% del totale toccate nave registrate nel nostro Paese), seguito dalla Liguria con 2,2 milioni di passeggeri movimentati (pari al 20,1% del totale nazionale), e dal Veneto (1,8 milioni movimentati, il 16% del totale nazionale).

Su base annua è la Liguria ad aver registrato il maggior incremento (+33,1%) nella movimentazione di crocieristi, grazie alla buona performance di Genova (+32%) e Savona (+16%), ma soprattutto grazie all'exploit di La Spezia, dove il traffico è letteralmente 'esploso' facendo segnare un +385%.

Analizzando invece nel dettaglio i dati relativi ai singoli scali crocieristici, Venezia si conferma anche nel 2013 il porto con il maggior numero di imbarchi e sbarchi grazie a oltre 1,5 milioni di crocieristi movimentati, seguito da Civitavecchia e Savona (rispettivamente con 990 mila e 670 mila). Per quanto riguarda invece i crocieristi in transito è Civitavecchia a condurre la classifica (1,5 milioni), seguita da Napoli e Livorno (rispettivamente circa 1 milione e 730 mila passeggeri movimentati).

Francesco Bottino