

M A G A Z I N E

il Messaggero Marittimo









ITALIAN CRUISE DAY Trieste | 19.10.2018

Il forum sull'industria crocieristica italiana



SEGUICI SU

@ItalianCruiseD

in Segreteria ICD

RESTA AGGIORNATO E RAGGIUNGICI A TRIESTE

www.italiancruiseday.it



intervista a Edoardo Rixi interview to Edoardo Rixi

16

Porto Livorno2000: intervista al Presidente Luciano Guerrieri Porto Livorno2000: interview to president Luciano Guerrieri

Forum Italian Cruise Day Forum Italian Cruise Day

26

La Spezia: porto crocieristico emergente La Spezia: emerging cruise port

28

Campania: tre porti un solo sistema Campania: three Ports, one Network

30

Sicilia: Piattaforma logistica al centro del Mediterraneo Sicily: logistics platform in the center of Mediterranean

34

Venezia: Le crociere, settore indispensabile Venice: cruises, an indispensable workfield

inside this magazine





Genova Headoffice

Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli Gioia Tauro • Bari • Palermo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A. Via Balleydier, 7N - 16149 Genova Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it



opo il lusinghiero successo ottenuto lo scorso anno ad Amburgo (l'italico stile, non è del resto acqua fresca), i nostri porti sono più che mai pronti e decisi a presentarsi sullo scenario internazionale del Cruise Med 2018 ancora più competitivi, grazie sopra tutto al fatto di aprirsi sul Paese più ricco al mondo quanto a storia, arte, cultura e, perché no?, anche per quanto riguarda il ben vivere e il buon mangiare.

Per i nostri operatori, qualunque sia il settore di riferimento, l'enorme e multiforme volume di affari legato, direttamente o indirettamente, alla circolazione in Mediterraneo delle grandi Love boats, può senz'altro rappresentare un'opportunità che deve essere giocata con intelligenza e competenza avendo a riguardo lo sviluppo turistico e il rafforzamento dei sintomi di ripresa per trasformarli in crescita sicura e consolidata. L'appuntamento che vedrà convergere a Lisbona più di duecento espositori in rappresentanza delle maggiori compagnie crocieristiche del mondo punterà i riflettori anche sulla nostra blasonata industria cantieristica. Un 62% delle navi in ordinazione faranno, infatti, capo a Fincantieri che, fra l'altro, risulta essere, se non la prima, una delle organizzazioni più rapide e puntuali al mondo nella costruzione - accurata e raffinatissima - delle mega navi da crociera, senza contare il connesso redditizio mercato della manutenzione e delle riparazioni

Per l'anno in corso il settore prevede per i porti

italiani un incremento del traffico passeggeri compreso fra il 7,3 e l'8,6%, pari a circa 11 milioni rispetto ai 10,2 del 2017, e un numero di toccate nave superiore del 5,2%, pari a 4.868 approdi rispetto ai 4.628 dell'anno scorso, numeri che ormai inducono ragionevolmente a guardare ai dati negativi registrati complessivamente nel 2017 come ad un brutto ricordo.

Gli elementi in possesso degli osservatori più accreditati consentono di sostenere che, alla fine dell'anno in corso, dei settantaquattro porti nazionali interessati alle crociere, quelli che potranno registrare una movimentazione di passeggeri superiore al milione di unità saranno ancora sostanzialmente quattro: Civitavecchia, (2,4 milioni, più 9,3%), Venezia (1,4 milioni, stabile), Napoli (1,05 milioni, più 13,2 %) e Genova (1 milione, più 8,1%) mentre a seguire, fra i primi dieci, troviamo Savona, Livorno, Bari, La Spezia, Palermo e Messina.

Le amministrazioni portuali del Bel Paese, comunque, più che guardare all'uovo di oggi, dovranno mirare alla gallina di domani, cioè dovranno impegnarsi con seria determinazione nel concepire un efficace programma strategico di periodo medio lungo per individuare al meglio, in sperabile concerto con la politica nazionale, quali potranno essere i settori verso cui indirizzare gli investimenti finalizzati a conseguire la qualifica di porti di destinazione crocieristica.

Secondo gli esperti, il fior fiore dei quali sarà presente al Cruise Med 2018 a Lisbona, il volume di affari legato al mondo delle crociere è destinato addirittura a raddoppiare nell'arco del prossimo decennio, sia per l'introduzione sul mercato di navi sempre più nuove e più "economicamente" lussuose sia per l'apertura di nuovi scali capaci di assecondare quello che molti hanno imparato a considerare come l'affare del secolo.

seatrade cruise med Lisbona 2018

prefazione di Renato Roffi



BORGO DEI DOTTI



LIVORNO - Piazza Dei Legnami, 21

phone: **0586 248111** fax: **0586 248200**

email: IT015-spadonia@mscspadoni.it

fter the gratifying success gained in Hamburg last year (Italian style is never ineffective), our ports are now - more than ever before - ready and determined to appear even more competitive on the international stage of Cruise Med 2018. This arises especially from the chance to open up to the richest Country in the world, as for history, art, culture and, why not, life quality and good food.

Whichever is their sector of reference, the huge and diversified turnover - directly or indirectly linked to the circulation of the big Love Boats in the Mediterranean - could definitely represent an opportunity for our operators, who need to play with intelligence and expertise, as to develop the tourism business and enforce signs of recovery to be turned into a safe and consolidated growth.

The meeting in Lisbon – where there will be more than two hundred exhibitors representing the most important cruise companies worldwide – will put a spotlight on our blazoned shipbuilding industry. 62% of the ships on order will be built by Fincantieri, one of the fastest and most punctual organizations in the world, if not the best, in building – with accuracy and elegance – massive cruise ships, not to mention the related profitable market of maintenance and repair.

For the current year, the industry is expecting an increase in passenger traffic at the Italian ports between 7,3% and 8,6%, thus about 11 million, compared to 10,2% in 2017, further to a number of port calls increased by 5,2%, about 4.868 dockings, compared to last year's 4.628. Figures that reasonably persuade to look at the overall negative data registered in 2017 as a bad memory.

The information held by the most respectful observers allows to say that at the end of the current year, among the seventy-four ports interested in the cruise market in Italy, only four will be able to register a traffic of over 1 million passengers: Civitavecchia, (2,4 million, 9,3% increase), Venice (1,4 million, stable), Naples(1,05 million, 13,2% increase) and Genoa (1 million, 8,1% increase). Next up in the first ten are Savona, Livorno, Bari, La Spezia, Palermo and Messina.

In any case, the Port Authorities in Italy need to aim to the hen tomorrow rather than the egg today, meaning they need to commit with authentic dedication, as to develop hopefully together with the national policy - a medium to long term effective strategy plan, in order to make the best choices on the business areas to be targeted for investments aimed to qualify the Italian ports as cruise destinations.

According to the experts, the cream of the crop of them will attendMed Cruise 2018 in Lisbon: the cruise industry turnover is expected to double in the next decade, both because of placing more and more new and "economical luxury" ships on the marketand the opening of new ports of call able to support what has been defined the deal of the century.

seatrade cruise med Lisbon 2018

foreword by Renato Roffi

Il turismo crocieristico

intervista di Renato Roffi al sottosegretario al Ministero Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi Il crescere, non sempre lineare, del turismo crocieristico nel Mediterraneo che, oltre ad offrire una serie interessante di prospettive concrete per la nostra economia, pone, tuttavia, anche diversi ordini di problemi, da quello ambientale, coniugato nelle sue più diverse sfaccettature, a quello degli adeguamenti infrastrutturali e della loro programmazione.

L'anno in corso sembra consolidare una significativa controtendenza rispetto al 2017, in particolare riguar-do al numero dei passeggeri che, secondo talune proiezioni, potrebbero crescere di un buon 6% tornan-do a toccare quasi gli 11 milioni cifra su cui, più o meno, restiamo attestati da circa sette anni.

In Italia il traffico delle navi da crociera si ripartisce fra una cinquantina di porti, ma quelli capaci di superare il milione di passeggeri dovrebbero rimanere sostanzialmente i soliti tre: Civitavecchia, Venezia e Napoli, forse quattro con Genova che "tocca e non tocca".

Entro i prossimi tre anni è previsto il varo di 49 unità per complessivi 110 mila posti letto e deve essere ormai chiaro che il fenomeno non può né potrà più riguardare soltanto il mondo dell'imprenditoria marittima e portuale.

Un tema attualissimo, dunque, destinato a conquistare spazi sempre più ampli, di cui abbiamo parlato con Edoardo Rixi (Lega), genovese, dottore in Economia, poliedrico e dinamico personaggio di punta della politica nazionale e regionale, attualmente sottosegretario al ministero delle Infrastrutture e Trasporti.



Onorevole Rixi, oltre che massimo crocevia per le merci di tutto il mondo, il Mediterraneo si conferma come una delle aree più appetite per le maggiori compagnie crocieristiche e l'Italia, con i suoi porti, ha tutte le carte in regola per fare la parte del leone, complice un po' anche l'insicurezza di certi scali nordafricani. Si tratta di condizioni favorevoli che. tuttavia. non consentono di dormire sugli allori.

Quale tipo di politica si propone di attuare il Suo dicastero per incrementare l'offerta dei nostri porti?

E' indispensabile pensare seriamente alla programmazione di una campagna di interventi che possano colmare al più presto il divario che ci separa da altri paesi mediterranei, si pensi soltanto a ciò che sono stati capaci di fare gli spagnoli, special-

mente nelle Baleari. Dobbiamo metterci nelle condizioni di aumentare gli scali home port, insomma l'offerta dovrà essere sempre più specializzata. Teniamo presente che, nei prossimi anni, avremo qualcosa come 104 nuove navi in circolazione nel Mediterraneo, sarà dunque necessario fare sponda con il Nord Africa, ma, sopra tutto, bisognerà lavorare sodo per collegare al massimo il turismo crocieristico con il turismo in senso più esteso. Siamo i depositari della maggior parte in assoluto delle ricchezze artistiche, culturali, paesaggistiche, ambientali e gastronomiche, un patrimonio dalle potenzialità incalcolabili da cui potremo trarre il massimo profitto facendo in modo che dai nostri scali marittimi ci si possa muovere agevolmente verso ogni destinazione dotandoli di assistenza, servizi efficienti e moderni waterfront cittadini capaci di invogliare i passeggeri delle love boats a restare anche al termine di una crociera o a soggiornare un giorno o due prima della partenza.

Questa, in estrema sintesi è la politica che ci proponiamo di attuare, so che non si farà dall'oggi al domani, ma bisogna pur cominciare.

Riguardo alla vexata quaestio del transito delle grandi navi nella laguna di Venezia, è evidente che l'emanazione di un divieto è solo questione di tempo. Quanto?

Venezia è fragile e, pensando all'abbattimento della torre dei Piloti nel porto di Genova, c'è da sperare che non si debba attendere il verificarsi di una sciagura di tali proporzioni per decidere quello che, inevitabilmente, dovrà essere comunque deciso.

Indubbiamente il problema è serio, una soluzione andrà trovata ed è – posso assicurare – nelle nostre priorità. Dovremo impegnarci molto e a fondo tutti insieme. Fermo restando che l'obiettivo primario resta quello di tutelare l'incomparabile pregio di Venezia, con tutta la sua delicatezza, esamineremo il caso al più presto cercando di agire con tutto l'equilibrio necessario, senza lasciarci andare a provvedimenti emanati sull'onda dell'emozione, magari avvantaggiando a scapito nostro gli scali concorrenti della Croazia e della costiera dalmata.



Edoardo Rixi

Non crede che, come del resto avviene per le merci, dove gli operatori privati contribuiscono alla realizzazione delle infrastrutture necessarie, anche le compagnie crocieristiche potrebbero concorrere all'adeguamento delle aree e degli impianti portuali ad esse dedicati?

Beh, certo. Alcuni già lo fanno, come nel caso della Royal Caribbean, altri sono un po' meno disponibili....

Per esempio?

Per carità di patria – per riguardo all'italianità del nome – eviterei di fare citazioni, ma, per tornare a quanto stavamo dicendo, ripeto riqualificarsi è una necessità assolutamente ineludibile, non soltanto sotto il profilo infrastrutturale, ma anche ambientale. Dovremo fare in modo che la presenza di grandi navi da crociera nei porti possa gravare il meno possibile sulle città e questo è uno dei problemi che ci impegneranno maggiormente in un futuro abbastanza prossimo la cui soluzione non potrà in alcun modo prescindere da una collaborazione strettissima fra il Ministero, le Autorità di Sistema portuale e le stesse compagnie di navigazione. Un aspetto tutt'altro che secondario della questione ambientale è senz'altro quello del dragaggio dei fondali, si tratta di una questione assai consistente e della massima complessità per il quale sarà necessario riesaminare qualche passaggio della normativa vigente.



La crescita del movimento crocieristico, fatto indiscutibilmente positivo, per molte città portuali significa l'insorgere di problemi di carattere ambientale. Tacendo dei circa cinque milioni gettati a Livorno in un impianto per l'erogazione di elettricità alle navi, inaugurato nel 2015 e mai (mai) utilizzato, in vista dell'imminente attuazione dei dettati internazionali sull'uso di carburanti a minimo tenore di zolfo, come si pensa di pianificare la collocazione dei depositi di Gnl per il rifornimento delle navi senza rischiare di trovarci qualcuna di quelle bombe ogni pochi chilometri?

Intanto è ragionevolmente da ritenere che il Gnl, come carburante da propulsione, difficilmente durerà così a lungo come il petrolio, per cui è tutto da vedere se e quanto sia conveniente allestire degli impianti di distribuzione fissi, si tratta di un tema ancora tutto da affrontare, in ogni caso studieremo il da farsi insieme alle istituzioni coinvolte, a cominciare dalle Authorities.

Assai probabilmente, almeno in diversi casi, potrebbe essere consigliabile svolgere le operazioni di rifornimento per mezzo di bettoline che, a loro volta possano attingere il prodotto da depositi collocati strategicamente ben distanti dai centri abitati

Consideriamo, poi, che, oltre all'inquinamento prodotto da tre, quattro o più grandi navi da crociera ormeggiate in porto, c'è quello non meno preoccupante del traffico di terra che fa loro da corollario, con il giro di pullman, taxi, automezzi dei fornitori, degli operatori etc che orbita intorno a una nave che porta due o tremila persone o anche al movimento di camion generato dalle navi ro-ro e dai traghetti con tutto il congestionamento che si crea spesso nelle viabilità cittadine. Ne sanno qualcosa coloro che risiedono in certe zone delle città portuali.

Sono flussi che devono essere adeguatamente gestiti lavorando per il miglioramento delle reti viarie urbane ed extraurbane, specialmente in prossimità degli scali marittimi, e tutto questo dovrà essere pensato cercando di armonizzare al massimo i piani regolatori dei porti con i piani strutturali delle città che li ospitano o a cui, comunque, fanno riferimento più o meno diretto.

Per quanto mi riguarda, da ligure e da genovese, sono pienamente convinto che l'intesa fra porto e città debba essere completa, il porto deve essere aperto alla città come la città deve essere aperta al porto.

Grazie onorevole, è stato chiarissimo. Buon lavoro.

CRUISE tourism

Renato Roffi's interview to the Infrastructure and Transport Minister's Undersecretary Edoardo Rixi

The not-always-linear growth of Mediterranean cruise tourism, while offering an interesting series of concrete perspectives for our economy, poses, however, also a slew of problems from an environmental aspect, entwined in its most diverse implications, to the necessary infrastructural adjustments and their planning. The current year seems to solidify a significant countertrend compared to 2017, in particular with regard to the number of passengers who, according to certain projections, could grow by a good 6%, bringing the total to 11 million—a figure that reflects the last seven years of tourism for the city.

In Italy, cruise ship traffic is divided between fifty ports, but those capable of exceeding one million passengers should essentially remain the same three as always: Civitavecchia, Venice and Naples, with Genoa remaining a potential back-up possibility, should the need arise.

Within the next three years, the launch of 49 vessels offering a total of 110,000 beds is planned and it must now be clear that this phenomenon of growth cannot and will no longer concern solely the world of maritime and port entrepreneurship.

In keeping with this theme, we have spoken with Edoardo Rixi, of Italy's "Northern League Political Party." Mr. Rixi is Genoese, with a doctorate in Economics. He is also a multifaceted and dynamic leading figure of national and regional politics, currently working as undersecretary at the Ministry of Infrastructures and Transportation.

Mr. Rixi, as well as representing a major crossroads for goods from all over the world, the Mediterranean has been confirmed as one of the most desirable areas for the major cruise lines and Italy—with its ports, has all the right credentials to play the role of "the lion," partly due to the insecurity of certain North African airports. These are favorable conditions, however, that do not allow one to rest on his laurels. What kind of policy do you propose to implement from your ministry to increase the supply of our ports?

It is essential to think seriously about the planning of a series of improvements we can and must make to bridge the gap that separates us from other Mediterranean countries. It's enough just to think of what the Spaniards have managed to do, especially with regard to impro-



ving coastal tourism. We must therefore create the necessary conditions to increase our home ports of call, giving greater attention to what our objectives must be. Keep in mind that-in the next few years, we will have something like 104 new ships circulating in the Mediterranean. It will therefore be necessary to work with North Africa, but above all else, we must work hard to connect our cruise ship tourism to other forms of tourism, as well. We are the depositors of an enormous share of the artistic, cultural, environmental and gastronomic wealth, as well as hosts to some of the most beautiful landscapes. We are the proud owners of a heritage with such an incalculable potential from which we can maximize profits by making sure that from our sea ports, people can move easily from destination to destination, equipping them with the necessary assistance combined with efficient services and a modern waterfront. In this way, we can entice our "Love Boat" passengers to stay with us for a day at the end of their cruise, or even to consider staying with us for a couple of days prior to their cruise departure. This, in a nutshell, is the policy that we propose to implement. I know that it isn't something that can be done overnight, but we must start.



With regard to the vexing dilemma surrounding large ship transit in the Venice lagoon, it's clear that it's only a matter of time, before such transit will be banned. How much longer will it be?

Venice is fragile and, thinking about the demolition of the Pilot's Tower in the Port of Genoa, we can only hope that we don't have to wait for such a disaster to strike in Venice before a decision will be made.

Undoubtedly, the problem is a serious one. A solution will have to be found and I can assure you that it is amongst our priorities to find one. We will have to commit ourselves to working together in thoroughly resolving this issue. Notwithstanding that the primary objective remains to protect the incomparable value of Venice, with all its delicacy, we will examine the case as soon as possible, as we search to act in a balanced way, without surrendering ourselves to emotion as we make decisions that might ultimately benefit the competing ports of Croatia and the Dalmation coast.

But don't you believe that, as is the case for goods, where private operators contribute to the construction of the necessary infrastructures, cruise companies could also contribute to the adaptation of the port areas and to the facilities dedicated to them?

Well, of course. Some already do—as in the case of Royal Caribbean, while others are a little bit less involved.

For example?

For the sake of our country and with respect to our national identity and economy, I would like to avoid mentioning which ones, but I repeat that the

re-qualification of our territory is absolutely an unavoidable necessity, not only from an infrastructural standpoint, but also from an environmental perspective. We will have to make sure that the presence of large cruise ships in our ports will place the lowest possible burden on our port cities. The search for such a plan that will achieve this objective will—in turn, require a close collaboration between the Ministry, the Port System Authorities and the shipping companies, themselves. An aspect that is anything but secondary to the environmental question is undoubtedly that of dredging the seabed. It is a substantial matter to deal with and a very complicated issue at that. In addition, it will be necessary to re-examine the passage of legislation that covers it.

The expansion of cruise line tourism for many port cities has brought with it a host of environmental problems. Tacit of the approximately five million euro allocated to Livorno for the construction of an electrical system to supply electricity to ships, the system was inaugurated in 2015 and has never, ever been used. In lieu of the imminent implementation of the international dictates on the use of fuels with minimum sulfur content, where do you plan to build the Gnl depots to supply the ships so that we won't run the risk of having a potential "bomb" placed every few kilometers?

Well, it is reasonable to assume that the Gnl, as propulsion fuel, will hardly last as long as oil, so it is worthwhile to see if and how convenient it is to set up fixed distribution systems. It is a theme that still needs to be addressed. In any case, we will study what to do with the institutions involved, starting with the Authorities. Probably, at least in

many cases, it might be advisable to carry out refueling operations by means of small-scale bins which, in turn, can draw the product from strategically located deposits far away from inhabited centers. Consider, then, that in addition to the pollution produced by three, four or more large cruise ships moored in the port, something else that is just as disturbing is the increase in land traffic created by the buses, taxis and various service vehicles and workers associated with these ships. With these ships come a good two or three thousand people and with the trucks and ferries and the congestion they create, the city's citizens are placed at a significant disadvantage. Those who live in certain areas of port cities know all about it. We are talking about large movements of people which must be adequately managed by working towards the improvement of our urban and extra-urban road networks, especially those close to sea ports and all of this must be done in such a way so that things will work harmoniously blending the port regulatory plans to maximum effect with the structural plans of the cities hosting them, however, making this point of reference more or less a direct one. As far as I am concerned, being both Genoese and Ligurian, I am fully convinced that the agreement between the port and city must be a complete one. This means that the port must be open to the city in the same way that the city must be open to the port.

Thank you, sir. You have been very clear in your response. We wish you well in your endeavors.



Luciano Guerrieri

la flessione è ormai un ricordo

intervista di Renato Roffi al presidente di PortoLivorno2000



Quella di svolgere con piacere e soddisfazione il proprio lavoro è una fortuna che non tocca a tutti e, quando questo accade, il fenomeno si manifesta in tutta la sua evidenza anche scambiando solo poche battute con il fortunato di turno.

E' il caso di Luciano Guerrieri, dalla fine dello scorso anno presidente della "nuova" Porto di Livorno 2000, la società che gestisce in tutto e per tutto il traffico delle navi da crociera e dei traghetti nel porto di Livorno, definitivamente aggiudicata a Sinergest, Moby, Ltm e Marinvest (Msc) dopo una moratoria di quattordici mesi vissuti in regime di aggiudicazione provvisoria. Sessantenne un corso di studi universitari in economia e commercio, una vasta esperienza professionale ed amministrativa maturata sul campo, Luciano Guerrieri, già sindaco di Piombino e assessore provinciale a Livorno, ha retto per undici anni (due mandati pieni, più tre anni da commissario) l'Autorità portuale della sua Piombino con tutta la competenza derivatagli dall'aver lavorato a lungo per una nota compagnia armatoriale.



Dunque, presidente, la società, con il passaggio della maggioranza in mani private, volta pagina. In che cosa e, se mai, come cambierà?

Devo dire che il quadro generale che ho trovato è sostanzialmente positivo, il che non vuol dire che non si possa fare sempre di più e meglio, anzi, ritengo che proprio questo sia il dovere più pressante di ogni amministratore in qualsiasi campo.

Per cominciare, ci stiamo lasciando alle spalle la flessione riscontrata lo scorso anno rispetto al 2016, per il 2018 dovremmo registrare fra i trecentosessanta e i quattrocento accosti e, per il 2019 abbiamo già prenotazioni per quasi quattrocento presenze. In questi mesi, comunque, non siamo stati con le mani in

mano, abbiamo lavorato sodo per migliorare un po' tutti i servizi, con un occhio particolare al tema della sicurezza per la quale abbiamo investito 700.000 Euro in macchinari e attrezzature di controllo della più elevata qualità oltre che nell'incremento e nell'aggiornamento del personale addetto che – mi preme sottolineare – è in massima parte interno. Investimenti sostanziosi sono stati indirizzati anche verso i servizi offerti ai passeggeri con mobilità ridotta ai quali, oltre ai mezzi specifici di cui già disponevamo, abbiamo dedicato un automezzo capace di trasportare fino a cinque carrozzelle, in collaborazione anche con le associazioni locali che svolgono attività in favore dei paraplegici. I rapporti di collaborazione con le istituzioni, Capitaneria, Authority, Comune... sono buoni, ma dovranno essere ottimi. Con l'amministrazione comunale condividiamo direttamente l'interesse a far sì che Livorno possa entrare a pieno titolo nel circuito delle destinazioni maggiormente ambite dai turisti del mare e non soltanto. Per guanto riguarda la Porto 2000 dovremo impegnarci a curare ogni aspetto della comunicazione affiancando agli strumenti tradizionali, come depliants etc.., anche i più moderni dispositivi dell'informazione digitale rivolta sia ai passeggeri che agli stessi armatori ai quali, fra l'altro, dovremo ben presentare anche tutte le potenzialità logistico operative che scaturiranno dalla piena attuazione del Piano regolatore del porto.

Siamo nel vivo della stagione, come risponde il personale?

Nel modo migliore, come deve essere. Naturalmente anche per questo vale l'assioma che tutto può e – secondo me – deve essere migliorato. In particolare occorrerà perfezionare l'organizzazione interna incrementando i livelli di formazione amministrativa e tecnica dei nostri operatori con l'obiettivo di affinare il gioco di squadra affinché ciascuno di noi, nessuno escluso, quale che possa essere la sua funzione, si senta parte di un sistema ben oliato convergente verso la miglior soddisfazione della così detta clientela.

Il ruolo della Porto 2000 dovrà essere sempre di più quello di cardine della promozione territoriale stabilendo uno stretto e, magari, privilegiato rapporto con i tour operator e gli armatori.

Quante persone sono occupate nella Porto 2000?

Oggi per l'azienda lavorano in totale centodieci persone. La nostra è un'attività fortemente stagionale, anche se, per fortuna, si tratta di una stagione abbastanza estesa che copre circa sette/ otto mesi all'anno, ma, se tutto andrà come deve e come speriamo, il nostro obiettivo sarebbe quello di assicurare stabilità a tutti i dipendenti.



Presidente, nel 2019 la concessione di cui gode attualmente la Porto 2000 verrà in scadenza. E' prevedibile che la nuova compagine societaria chiederà un rinnovo almeno trentennale, il massimo previsto dalla gara.

L'istanza di rinnovo, dopo l'esame dell'ufficio istruttoria dell'Authority, passerà al vaglio del comitato di gestione o si tratterà di una semplice presa d'atto in cui il comitato stesso si limiterà alla semplice approvazione del contratto?

E' una domanda più adatta ad essere rivolta all'AdSp piuttosto che ad un presidente del Cda, tuttavia credo che il comitato di gestione si esprima secondo le competenze dell'art. 9 della legge 84/94 tenuto conto della gara e del suo esito.

Luciano Guerrieri

Quanto e come un'organizzazione come la Porto di Livorno 2000 può contribuire allo sviluppo del traffico crocieristico, insomma, l'offerta di servizi tanto efficienti da far sentire "coccolato" ogni singolo crocierista può far crescere la voglia di crociere?

E' un fatto che il fenomeno crocieristico sta continuando nella sua fase crescente, il settore tira molto bene anche se al momento nel Mediterraneo è più stabile che non a livello globale.

La concorrenza, anche nazionale, è forte e agguerrita, ecco perché non dobbiamo dormire sugli allori dei risultati, pur buoni, fin qui conseguiti, ma impegnarci costantemente a dare sempre il meglio sotto ogni profilo, sfruttando e valorizzando anche tutte le risorse che la Toscana e questo meraviglioso territorio costiero sono in grado di esprimere.

Come rispondono la città e il territorio?

Molto bene, anche se molto, moltissimo rimane da fare. Livorno, malgrado qualche irriducibile sacca di indolenza, sta prendendo sempre maggiore consapevolezza di avere nell'attività crocieristica l'unica fonte di turismo e, sopra tutto, sta rendendosi conto di quanto ciò influisca sull'economia cittadina. Devo rilevare con soddisfazione che l'atteggiamento dei Livornesi, specialmente di quelli dediti al commercio, alla ristorazione e ai servizi di accoglienza è assai mutata rispetto a qualche anno fa e le ricadute in termini di benessere non mancano di farsi sentire.

Dobbiamo lavorare per un decisivo aumento dell'integrazione fra il porto e la città valorizzando gli spazi urbani legati al patrimonio artistico e culturale anche per cogliere tutte le opportunità offerte dal fatto che sta crescendo il numero delle navi che passano la notte nel nostro porto.

Teniamo presente che l'attività crocieristica a Livorno ha prodotto nel 2016 una spesa di circa 52.2 milioni, pari a 26.7 milioni di valore aggiunto e 31.6 milioni di Pil in Toscana.

C'è molto, moltissimo da fare, noi ci siamo e non chiediamo di meglio né di più che operare in squadra, tutti uniti in una logica di sistema.

Quali sono gli obiettivi che la Porto 2000 si propone a breve termine?

Gli obiettivi sono semplicemente (si fa per dire) quelli che ho detto e mi auguro che a questo grande impegno continuino a corrispondere numeri e risultati sempre più maggiori.

To carry out one's work with pleasure and satisfaction is a fortune that is not afforded to everyone and, when this happens, the phenomenon clearly manifests itself even you exchange only a few words with the person so fortunate.

This is the case of Luciano Guerrieri, who, since the end of last year has been the president of the "new" Port of Livorno 2000, the company that manages all aspects the traffic of cruise ships and ferries in the port of Livorno, definitively awarded to Sinergest , Moby, Ltm, and Marinvest (MSC) after a fourteen-month moratorium under the provisional awarding procedure.

The sixty-year-old with studies in economics and commerce at university, as well having extensive professional and administrative experience gained in the field, Luciano Guerrieri was the former mayor of Piombino and provincial councilor in Livorno. He held for eleven years (two full mandates, plus three years as commissioner) the Port Authority of Piombino with all the expertise derived from having worked for a long time for a well-known shipping company.

So, president, the society with the passage of the majority ownership into private hands, turns the page. What, if anything, changes?

I have to say that the general picture that I found is essentially positive, which does not mean that we can not always do more and better, on the contrary, I think that this is the most pressing duty of every administrator in any field.

To begin with, we are leaving behind the decline recorded last year compared to 2016, for 2018 we should register between three hundred and sixty and four hundred berths and, for 2019 we already have reservations for almost four hundred berthings.

In these months we have not been idle, we have worked hard to improve overall services, with a special eye on the issue of security for which we have invested 700,000 euros in machinery and control equipment of the highest quality. Additionally, we increased and improved the staff which - I would like to underline - is mostly internal.

Substantial investments were also directed towards the services offered to passengers with reduced mobility, to which, in addition to the specific vehicles we already had, we dedicated a vehicle capable of transporting up to five wheelchairs, in collaboration with local associations that carry out activities in favor of the disabled.

The relationships of collaboration with the institutions, Capitaneria, Authority, Municipality ... are good, but they will have to be excellent. With the municipal administration we share the interest of directly ensuring that Livorno

Luciano Guerrieri

decline is only a memory

interview to
PortoLivorno2000
President
by Renato Roffi

can fully enter the circuit of the most popular destinations by cruise passengers and other tourists. As for the Port 2000 we will have to undertake every aspect of communication, combining traditional tools, such as brochures, etc., as well as the most modern digital information devices aimed at both passengers and shipowners to whom, among other things, we will also have to present all the operational logistical potential that will result from the full implementation of the Port Master Plan.

We are in the peak of the season, how are the personnel responding?

In the best way, as it should be. Naturally, that is also why this is the axiom that everything can and - in my opinion - must be improved. In particular, it will be necessary to refine the internal organization by increasing the levels of administrative and technical training of our operators with the aim of refining team work so that each one of us, no one excluded, whatever his function may be, feels part of a well-oiled system converging towards the best satisfaction of those who we call our customers.

The role of Porto 2000 will increasingly have to be the cornerstone of territorial promotion by establishing a close and, perhaps, privileged relationship with tour operators and ship owners.



How many people are employed in Porto 2000?

Today, a total of one hundred and ten people work for the company. Ours is a highly seasonal activity, even if, fortunately, it is a fairly extensive season that covers about seven to eight months a year.

But if everything goes as it should and how we hope, our goal is to ensure stability for all employees.

President, in 2019 the concession currently enjoyed by Port 2000 will expire. It is foreseeable that the new company will request a renewal of at least thirty years, the maximum allowed by the tender. The application for renewal, after being examined by the investigative office of the Authority, will pass for scrutiny to the management committee or will it be a simple acknowledgment in which the management committee will restrict itself to the simple approval of the contract?

It is a more suitable question to be addressed to the ADSP rather than to a president of the board of directors, but I believe that the management committee expresses itself according to the competences of the art. 9 of the law 84/94 considering the tender and its outcome.

How much and how can an organization like the Port of Livorno 2000 contribute to the development of cruise traffic. Can the offer of services so efficient as to make every single cruiser feel "pampered" increase the desire for cruises?

It is a fact that the cruising phenomenon is continuing in its growth phase, the sector pulls very well even if at the moment the Mediterranean is more stable, than the global level. The competition, even national, is strong and fierce, that's why we must not rest on the laurels of the results, although good, achieved here, but we must constantly strive to always give the best in every profile, exploiting and enhancing all the resources that Tuscany and this marvelous coastal territory are able to offer.

How do the city and the territory respond?

Very well, even if a great deal remains to be done. Livorno, despite some irreducible pockets of indolence, is becoming more aware of having their only source of tourism in cruise activity and, above all, is realizing how much this affects the city's economy. I must note with satisfaction that the attitude of the citizens of Livorno, especially those dedicated to trade, catering and reception services has changed a lot compared to a few years ago and the consequences in terms of wealth cannot fail to be felt.

We must work towards a decisive increase in the integration between the port and the city, enhancing the urban spaces linked to the artistic and cultural heritage, also to seize all the opportunities offered by the fact that the number of overnight ships in our port is increasing.

Keep in mind that in 2016 the cruise activity in Livorno produced an expenditure of about 52.2 million, equal to 26.7 million of value added and 31.6 million of GDP in Tuscany.

There is a lot, a lot to do, we are here and we do not ask for anything better than working in a team united by a logical system.

What are the objectives that Porto 2000 proposes in the short term?

The objectives are those that I have already said and I hope that this great commitment will continue to be matched more and more by the growth in numbers.

Italian Cruise Day a Trieste



19 ottobre

tendenze, dinamiche e prospettive

Sbarca a Trieste venerdì 19 Ottobre Italian Cruise Day, il forum annuale di riferimento per il comparto crocieristico in Italia ideato e organizzato da Risposte Turismo.

Il forum, giunto all'ottava edizione e organizzato quest'anno in partnership con Trieste Terminal Passeggeri e con il supporto di CLIA Europe, si svolgerà presso il Magazzino 42 della Stazione Marittima di Trieste. Confermata la formula di successo delle precedenti edizioni, che hanno visto la partecipazione di una media di oltre 200 operatori in rappresentanza di tutte le categorie che operano nel comparto: dalle compagnie di crociera alla realtà portuali, dai tour operator alle agenzie di viaggio fino agli agenti marittimi, alle associazioni di categoria e molti altri ancora.

Italian Cruise Day si configurerà anche quest'anno come un'intensa giornata di confronto, networking e dibattito sulle ultime tendenze, le dinamiche, i processi produttivi e le prospettive future del comparto crocieristico nel nostro paese.

Tra i momenti principali del forum la presentazione della nuova edizione di Italian Cruise Watch, il rapporto annuale di ricerca sul settore crocieristico in Italia curato da Risposte Turismo contenente i dati più aggiornati sul comparto e le prime previsioni per la stagione 2019.

La tavola rotonda plenaria di apertura sarà dedicata allo stato attuale e alle prospettive future della crocieristica nel nostro paese, e verrà animata, come di consueto, dagli interventi di esponenti di vertice delle compagnie di crociera più attive in Italia così come da alcuni dei principali terminal passeggeri nazionali.

Dopo il lunch break di networking, nel pomeriggio i lavori riprenderanno con due tavole rotonde parallele dedicate, rispettivamente, ai servizi e ai prodotti per la nave del futuro e all'intermediazione del prodotto crocieristico.

Italian Cruise Day proseguirà con la consegna del Premio di Laurea ICD (valore: 1.000 euro), per l'autore della migliore tesi di laurea sulla produzione e/o sul turismo crocieristico, e del Premio di Laurea Assoporti (valore: 500 euro), per l'autore della migliore tesi dedicata alla portualità crocieristica.

Il forum terminerà con un confronto tra compagnie di crociere sulla geografia crocieristica di domani con al centro le scelte future in termini di deployment delle navi e di itinerari turistici, e all'interno del quale verranno affrontate anche le azioni che i porti potrebbero attuare per aumentare o consolidare le proprie posizioni e i fattori che stanno influenzando e influenzeranno le scelte strategiche delle compagnie.

La giornata terminerà con Carriere@ICD, l'unico career day in Italia dedicato al settore crocieristico che darà la possibilità a 50 ragazzi di svolgere una serie di incontri e di colloqui one to one con alcune delle più importanti aziende del comparto tra cui, solo per citarne alcune, Costa Crociere, Fincantieri e MSC Crociere.

I main sponsor dell'edizione 2018 di Italian Cruise Day sono Generali Global Corporate & Commercial e SIAT Assicurazioni.

Per maggiori informazioni e per iscriversi all'evento www.italiancruiseday.it.

Aggiornamenti social sulle pagine Twitter e Linkedin del forum.

Contact:

Barabino & Partners Tel. 010.27.25.048 Jacopo Pedemonte Email. j.pedemonte@barabino.it Cell. 347.06.91.764 On Friday, October 19th, Italian Cruise Day 2018 opens in Trieste. This is the annual reference event for the cruise industry in Italy organized by Risposte Turismo.

The forum, now in its eighth edition and this year organized in partnership with Trieste Terminal Passeggeri and the support of CLIA Europe, will take place at the Magazzino 42 of the Maritime Station of Trieste (Stazione Marittima di Trieste).

The successful formula will replicate that of the previous editions, which saw the participation of an average of over 200 operators representing all the categories that operate in the sector: from cruise lines to ports, from tour operators to travel agencies to maritime agents, trade associations and many others.

Italian Cruise Day will take shape as a full day of panels, networking and debate on the latest trends, dynamics, production processes and future prospects of the Italian cruise sector.

Among the highlights of the event, there will be the presentation of the new edition of Italian Cruise Watch, the annual research report on the cruise industry in Italy realised by Risposte Turismo containing the most updated data on the sector and forecasts for the 2019 season.

The opening round table will be dedicated to the current state and future prospects of cruising in Italy. There will be insights from top members of the most prominent cruise companies in Italy as well as some of the main national passenger terminals.

After a networking lunch session, the event will resume with two concurrent round tables dedicated, respectively, to the services and products for the ship of the future and to the intermediation of the cruise product.

Italian Cruise Day will continue with the

Italian Cruise Day Trieste

October 19

dynamics, trends and perspectives



award ceremony for the Premio di Laurea ICD (valued at 1,000 euros), for the author of the best paper on production and/or cruise tourism, and the Premio di Laurea Assoporti (valued at 500 euros), for the author of the best paper on the specific cruise business management of ports.

The forum will end with a discussion among cruise companies on the reality of cruising for the future and prospective choices in terms of deployment of ships and tourist routes. Speakers will also address what actions ports could implement to increase or consolidate their positions, focusing on the factors that are influencing the strategic choices of their companies.

The day will end with Carriere@ICD, the only career day in Italy dedicated to the cruise sector that will give the opportunity to 50 young people to carry out meetings and one-to-one talks with some of the most important companies in the sector including, just to name a few, Costa Crociere, Fincantieri and MSC Crociere.

The main sponsors of the 2018 edition of Italian Cruise Day are Generali Global Corporate & Commercial and SIAT Assicurazioni.

For more information and to register for the event visit www.italiancruiseday.it.

Social updates also available on the Twitter and Linkedin pages of the event.

La Spezia

porto crocieristico emergente

La stagione in corso sta confermando il ruolo della Spezia quale uno dei più importanti porti emergenti del Mediterraneo con nuove opportunità future anche per il porto di Marina di Carrara. Nel corso del 2018 il traffico crocieristico alla Spezia è previsto attestarsi intorno a 490mila passeggeri in transito e 130 scali nave. Complessivamente insieme al porto di Marina di Carrara il mar ligure orientale movimenterà oltre 510mila passeggeri in transito.

Il settore delle crociere sta assumendo sempre maggiore valore per il porto della Spezia e il suo territorio di riferimento. Obiettivo strategico della nuova Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale, che riunisce i porti della Spezia e di Marina di Carrara, è quindi quello di consolidare e sviluppare l'attività crocieristica, realizzando le opere previste dal Piano regolatore portuale con il nuovo molo su calata Paita e la nuova stazione crocieristica. Riguardo quest'ultima, l'AdSp mar Ligure Orientale ha ricevuto una proposta dai piu importanti operatori internazionali del settore interessati a sviluppare l'attività nello scalo spezzino. L'Autorità di Sistema sta lavorando per implementare il settore anche nel porto di Marina di Carrara, con importanti ricadute economiche al suo territorio.



emerging cruise port

The current season confirms the role of La Spezia as the emerging cruise port in the Mediterranean sea with new future opportunities also for the port of Marina di Carrara. During 2018 La Spezia is expecting to reach over 490,000 passengers in transit e 130 cruise calls.

If we consider also the port of Marina di Carrara the Eastern Liqurian sea will reach over 510,000 passengers.

The cruise sector is becoming even more important for the Port of La Spezia and its territory. The strategic challenge for the new port authority of the Eastern Ligurian sea, wich has merged the port of La Spezia and Marina di Carrara, is to consolidate and developing the cruise activity, realising the port master plan with a cruise pier at Paita wharf and a new cruise terminal.

Concerning this last point the AdSP MLO has received a very interesting proposal from the most important international cruise operators involved in the project for a new cruise terminal.

The new Port Authority of the Eastern Ligurian Sea is working out also to implement the cruise sector in the port of Marina di Carrara, providing relevant economic benefits to its territory.







Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale

Porto di Castellammare di Stabia

Mediterranean tourism that focuses both on the past and the present.

www.porto.napoli.it

Port Network Authority of the Central Tyrrhenian Sea

is the entity that manages the port territory. The ports of Naples, Salerno and Castellammare di Stabia belong to the Campanian port system.

The authority is responsible for the strategy, planning, development, coordination, promotion and control of the port activities.

Naples

The Port of Naples, located in the center of the Mediterranean Sea, in the ideal route from Suez to Gibraltar, is among the principal harbors for commercial traffic and is experiencing a constant increase in its passenger traffic.

From the touristic area of the Port, in the historical center of Naples, it connects, with fast boats and ferries, the islands of the Bay of Naples and Sorrento. Similarly, the archaeological sites of Pompeii, Herculaneum and the Phlegraean Fields can be easily reached from the port.

In the cabotage sector the Port of Naples is a leader, representing 50% of the Italian trade. Moreover, it is a fundamental hub for the commercial and passenger traffic directed to the main islands (Sicily and Sardinia).

The shipbuilding and the ship repair sector represent the industrial sector of the Neapolitan harbor, continuing to invest to improve the capacity and quality of the production.

Castellammare di Stabia

The Port of Castellammare di Stabia centers its activity in the yachting and shipbuilding sectors, thanks to the historical existence of the "Fincantieri" factory. In the recent years, the area dedicated to yachting (mega and giga yacht) has experienced an impor---tant development

thanks to the proximity with the coast of Sorrento and with the archaeological sites of Herculaneum and Pompeii that attract every year millions of tourists.

The industrial activity represents a branch with a great economic and occupational value for the city. The production is being progressively oriented towards the construction of parts of military ships and ferries.

Salerno

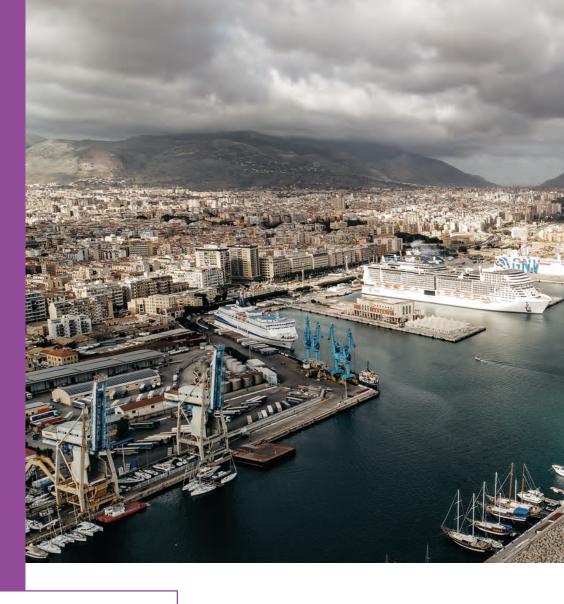
The Port of Salerno is connected with the world's main areas, guaranteeing fast and multifunctional services. Thanks to the high ratio of traded goods and available spaces, Salerno is one of the most dynamic and efficient ports in Europe, representing an important hub of the Motorways of the Sea. It is among the principal regional ports in terms of trade of containers and among the first hubs for new cars. The commercial and passenger traffic are in constant growth thanks to the launch of new regular lines and to the modernization of the port infrastructures.

The new passenger terminal, with the Maritime Station designed by the architect Zaha Hadid, is just a few steps away from the city. It is located in a touristic area with a great landscape, cultural, historical and archaeological value.

CAMPANIA

Three Ports One Network

SICILIA



Piattaforma logistica al centro del Mediterraneo

Il porto è l'infrastruttura che più direttamente si avvale della felice posizione geografica della Sicilia, piattaforma logistica al centro del Mediterraneo, dove i porti sono naturali soluzioni di accesso a un entroterra ricco di elementi di attrattiva per turisti con qualsiasi genere di motivazione e provenienza. Qui il crocierista deve diventare il primo promoter del territorio, il primo protagonista della diffusione della conoscenza delle bellezze culturali, paesaggistiche ed enogastronomiche. I porti del lato ovest hanno potenzialità straordinarie di sviluppo nel settore delle crociere come in quello delle autostrade del mare, della cantieristica, dei marina yachting e, più in generale, della Blue economy: in questo scenario complesso ma affascinante, sono chiamati a recitare la loro parte, facendo



decollare in modo adequato l'offerta turistica, ambientale, paesaggistica e culturale dell'Isola, attraverso una crescita migliore, basata su nuovi elementi e concetti. Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle partono da storie differenti e si preparano a scrivere altre pagine di una narrazione che non può che essere ancora differente, ma assolutamente complementare. A Palermo si respira aria nuova: abbattuti i silos che occupavano il molo Piave, il porto, adequatamente infrastrutturato, godrà di un respiro meno affannato e più ordinato, nessuna commistione tra crociere e merci sopravvivrà al nuovo assetto interno, dove i camion saranno concentrati nell'area nord, mentre il lato sud sarà dedicato ai passeggeri che sbarcheranno in città. Sono ripartiti, con un investimento di 30 milioni di euro, i lavori di riqualificazione della stazione marittima esistente per rispondere alle necessità funzionali in crescita, che domandano nuovi dispositivi tecnologici e una maggiore comodità per i passeggeri. Il concorso internazionale di idee, bandito lo scorso Gennaio, ha portato alla progettazione dei nuovi terminal crociere e terminal multipurpose passeggeri e ro-ro e delle relative aree di interfaccia città-porto, rispettivamente sui moli Sammuzzo e Piave. Nel frattempo, l'AdSp ha autorizzato il dragaggio fino a 12 metri di profondità a Palermo per accogliere navi sempre più grandi, e - 10 a Termini Imerese perché il porto sia attrezzato a ricevere piccole crociere, e ha studiato miglioramenti per Trapani e Porto Empedocle. Nel primo scalo verrà rettificata la banchina Garibaldi mentre sono in corso gli interventi migliorativi della vecchia stazione marittima e a Ottobre inizierà la costruzione di un terminal per il cabotaggio nazionale. Porto Empedocle avrà bisogno di adeguati servizi di dragaggio, e di una struttura per ospitare navi da crociera di nicchia.

SICILY

logistics platform in the center of Mediterranean

The port is the infrastructure that most directly takes advantage of Sicily's fortunate geographical position-a key, logistical location in the center of the Mediterranean, where ports provide natural access entry points to territories with a great deal of attractions to offer tourists coming from many different places, whose travels are motivated by various reasons. It is here that the cruise ship tourist must become the first promoter of the territory, the first protagonist in the dissemination of knowledge with regard to the cultural, scenic and enogastronomic wonders that this landscape offers. The ports on the west side have extraordinary potential for development in the cruise line sector, as do the island's "motorways of the sea." In addition, there is also great room for the expansion of the shipbuilding and marine yachting industries, or what can be referred to as the "Blue Economy." In this complex, but fascinating scenario, each sector is called to fulfill its role in building upon the island's touristic, environmental, scenic and cultural resources, throu-

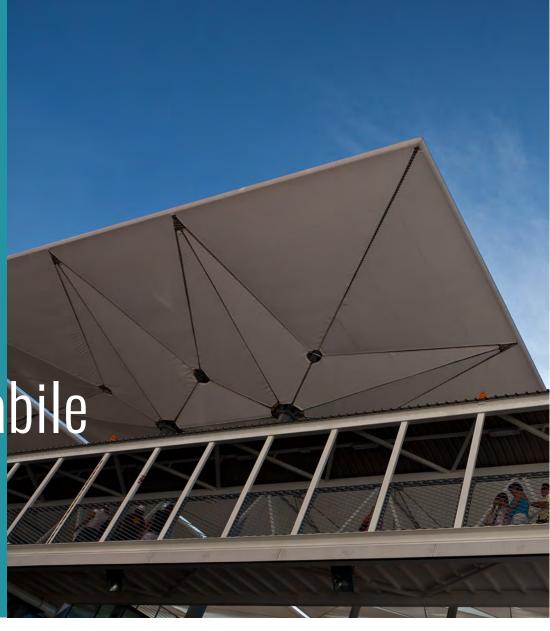




gh better growth-growth that will be grounded on new elements and concepts. Palermo, Termini Imerese, Trapani and Porto Empedocle, each with its own history, prepare themselves to write new chapters to their individual histories-different, but absolutely complementary to one another. In Palermo these days, you can breathe new air. The silos that had once occupied the Piave pier have been knocked down. The port, now with a new and improved design, can now manage its cruise line tourism as well as the arrival of goods from the sea, without the two ever entangling. Trucks to collect the goods will now be concentrated on the northern side, while the southern side will be dedicated to passengers who disembark in the city. With an investment of 30 million euro, the redevelopment projects planned for the existing maritime station are broken down to meet the growing functional needs, which require new technological devices and greater convenience for passengers. The international "idea competition," (which was announced last January), led to the design of the new passenger and ro-ro cruise terminals, as well as the multipurpose terminals and the related city-port interface areas, on the Sammuzzo and Piave docks, respectively. Meanwhile, the AdSP has authorized dredging up to 12 meters deep in Palermo's port to accommodate even larger ships, as well as the dredging of 10 meters for Termini Imerese, as the port is equipped to receive small cruises, and has studied improvements for Trapani and Porto Empedocle, as well. In the first port of call, the Garibaldi guay will be rectified, while the improvement of the old maritime station is underway and in October, the construction of a national cabotage terminal will begin. Porto Empedocle will require adequate dredging services along with a facility to accommodate niche cruise ships.

VENEZIA

le crociere settore indispensabile



Il settore delle crociere è elemento rilevante per lo sviluppo del Porto di Venezia; una rilevanza economica e occupazionale – che si sostanzia in oltre 4000 occupati nel settore – data dalla funzione di homeport, conquistata sapientemente dallo scalo e diventata progressivamente motore di sviluppo per tutti gli scali passeggeri dell'Adriatico, se non addirittura del Mediterraneo Orientale

È dunque dalla preservazione della funzione di homeport che bisogna partire per garantire a questo settore di affrontare e vincere le sfide future che il mercato impone.

Una attività di programmazione che non può e non deve prescindere dal rispetto della sostenibilità economica, sociale, ambientale e culturale in ossequio all'unicità del contesto in cui le crociere operano: Venezia e la sua laguna.



Ed è proprio per rispondere alle sfide future in maniera sostenibile che, nel Novembre 2017, è stata definita finalmente una strategia seria, concreta e realizzabile per la crocieristica; una strategia volta a estromette il traffico crocieristico incompatibile dal canale della Giudecca in osseguio a quanto definito dalle decisioni politiche nazionali e, al contempo, a tutelare i posti di lavoro e l'espansione di un settore indispensabile per Venezia.

Una strategia che prevede il consolidamento delle misure di mitigazione già adottate, la ricollocazione delle navi da crociera più grandi nella porzione settentrionale del Canale Nord di Porto Marghera e la possibilità di adeguare il canale Vittorio Emanuele III.

Sul "come" dare corpo a questa strategia, l'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha già dimostrato di non volersi sottrarre ai propri obblighi.

Lo ha fatto trasmettendo nel Settembre 2017 un'analisi multicriteria, validata da esperti indipendenti, delle alternative per la crocieristica a Venezia che si basa su dati concreti e stime attendibili; lo ha già fatto ribadendo la centralità della Stazione Marittima; lo ha fatto analizzando l'andamento degli ordini per le navi da crociera, da qui al 2026, individuando così quali sono i settori di mercato su cui puntare e, conseguentemente, di quali infrastrutture ci sia bisogno.

Ma lo farà ancor più nel prossimo futuro per reperire le risorse e gestire gli interventi volti alla bonifica e infrastrutturazione di un nuovo terminal a Porto Marghera - 63 milioni di euro sono già previsti nel Programma Triennale dei Lavori 2019-2021 – e per portare a termine l'escavo manutentivo del canale Vittorio Emanuele III alla quota prevista dal Piano Regolatore Portuale pari a 11.5 metri.

VENICE

cruises an indispensable workfield

The cruise sector is a crucial asset for the development of the Port of Venice: an economic and work-related relevance - which consists in over 4000 employees in the sector - given by the homeport function, wisely conquered by the Port of Venice, and become progressively the driving force of development for all passenger ports both in the Adriatic, both in the Eastern Mediterranean.

So it's from the preservation of the homeport function that we must start to guarantee that this sector will be able to face and win the future challenges that the market imposes.

A planning activity that can and must adapt to the respect of economic, social, environmental and cultural sustainability, in accordance with the uniqueness of the context in which the cruises operate: Venice and its lagoon.

That's why, in order to respond to future challenges in a sustainable way, in November 2017 a serious, concrete and feasible strategy for cruise sector was eventually defined; a strategy aimed at avoiding the transit of incompatible cruise traffic in the Giudecca Canal in accordance with what was defined by national government and, at the same time, to protect jobs and





growth of a sector which is indispensable for Venice.

A strategy which comprises the consolidation of the mitigation measures already adopted, as well as the positioning of the largest cruise ships in the northern portion of the Porto Marghera North Channel and the possibility of adapting the nautiocal accessibility of the Vittorio Emanuele III Canal.

About "how" giving substance to this strategy, the Northern Adriatic Sea Port Authority has already shown that it is not willing to avoid its obligations and responsibilities at all.

The Sea Port Authority did that transmitting, in September 2017, a multi-criteria analysis (validated by independent experts) of the alternatives for cruise traffic in Venice, based on concrete data and reliable estimates; confirming the centrality of the Maritime Station; analyzing the trend of orders for cruise ships, from now to 2026, thus identifying which is the sectors of the market to bet on and, consequently, which infrastructure is needed.

But the Northern Adriatic Sea Port Authority will do its part even more in the near future, in order to find the resources and manage the interventions aimed at the reclamation and realization of a new terminal in Porto Marghera - 63 million euros are already provided by the Triennial Work Program 2019- 2021 - and to complete the maintenance dredging of the Vittorio Emanuele III Canal at the depth envisaged by the Port Regulatory Plan equal to 11.5 meters.

BEST FACILITIES LEAD TO VENICE.

Marittima_Fabbricato 248 30135 Venice_Italy Ph. +39 041 240 3000 Fax +39 041 240 3091 www.vtp.it



- 290,000 sq. m of ground area of which 93,000 sq. m of walkable covered spaces
- 3,400 m berth
- 10 multifunctional passenger terminals equipped with boarding bridges
- 6 parks up to 2300 cars
- "People Mover" connecting the Port to the City center
- Easy and fast connections to the International Airport, the railway station and motorway net
- Best Clia Cruise Italian Port 2017











Livorno, Port for Tuscany



www.portodilivorno2000.it





WITH THE **GRIMALDI LINES** VESSELS YOU CAN TRAVEL TO **SPAIN, GREECE, MOROCCO, TUNISIA, SICILY** AND **SARDINIA**

grimaldi-lines.com