SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL

messaggeromarittimo

PIOMBINO
ISOLA D'ELBA

futuro e prospettive dell'accoglienza turistica

MAGAZINE

No.003/2023

sped. abbonamento postale D.L.353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 C1/LI/000

DIRETTORE RESPONSABILE
VEZIO BENETTI

Edizioni commerciali e marittime srlu
Livorno, Piazza Cavour 12
Direzione, Amministrazione e Pubblicità
telefono 0586 898083

redazione@messaggeromarittimo.it
abbonamenti@messaggeromarittimo.it

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI srl

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

BORGO DEI DOTTI

Da oltre 40 anni al servizio della clientela, verso le principali destinazioni del mondo

MSC OSCAR
19.224 TEU
197.362 DWT
395,40 M length overall
59 M width, 16 M draft
1.800 FEU reefer plugs

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: IT015-spadonia@mscspadoni.it

PREMESSA

di Renato Roffi

Ne è trascorso del tempo da quando l'onusto e vetusto Ape elbana era l'unico albergo dell'isola d'Elba e molto ne è trascorso anche da quando, nel 1947, il genio e il coraggio imprenditoriale del commendator Giuseppe Cacciò fecero nascere a Poggio la struttura extra lusso del Palace Hotel Fonte di Napoleone per conto dell'onorevole Pilade Del Buono, *deus ex machina*, con Ubaldo Tonietti della ferriera di Portoferraio distrutta dalla guerra. Al Palace di Poggio, costruito su progetto del celeberrimo architetto Gino Coppedè (Luigi, per l'anagrafe, autore – tanto per dire – dei sontuosi scenari del quartiere Trieste a Roma, ribattezzato, appunto, Coppedè) seguì l'hotel Darsena, anch'esso opera di Coppedè, sorto sulle rovine ancora fresche di bombardamento del palazzo dei merli, sulla calata Italia del capoluogo.

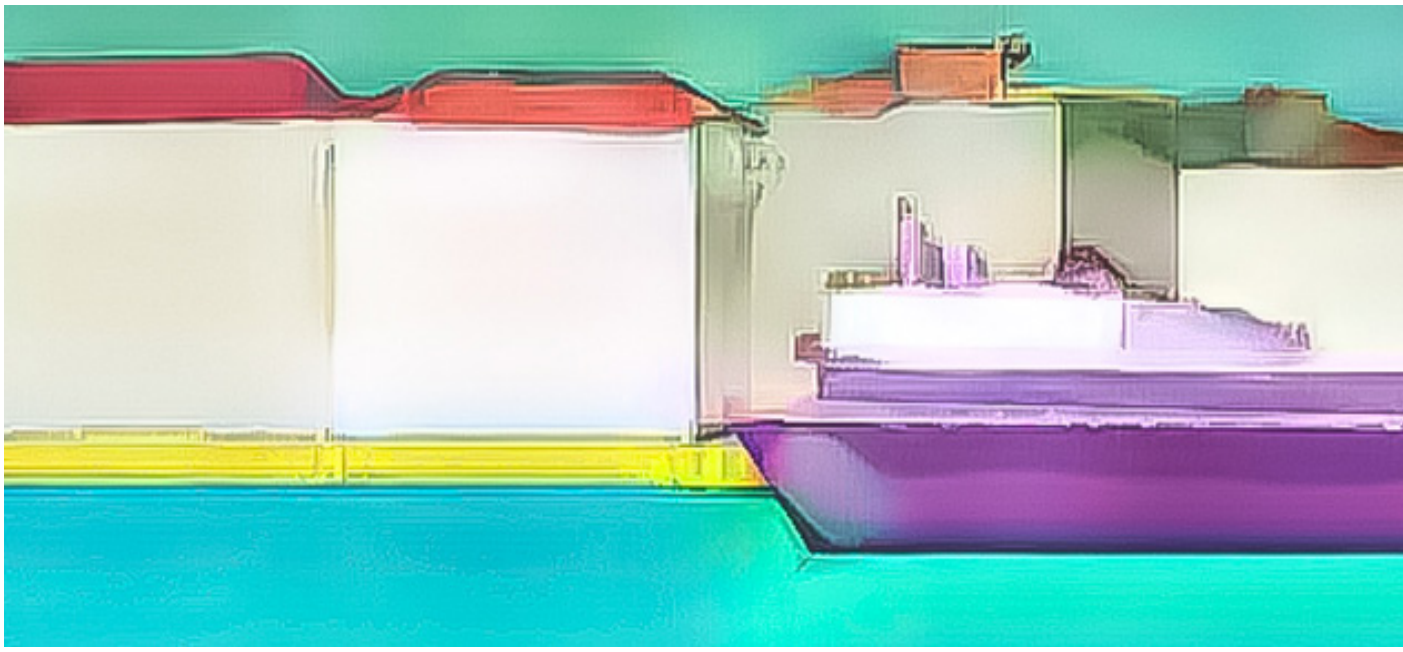
Da allora, mentre la dirimpettaia Piombino continuava a fondare la propria economia sull'industria pesante, scemata poi in tempi relativamente recenti fin quasi ad annullarsi, l'isola d'Elba, da area a vocazione prevalentemente agricola ed industriale *(insula inexhaustis chalybum generosa metallis)*, andava trasformandosi in una delle aree maggiormente appetite dal mercato internazionale del turismo, non ancora selvaggiamente di massa, con un'ascesa e uno sviluppo pressoché costante e non sempre ordinato della propria offerta di servizi nell'ambito del terzo settore.

Nei decenni l'Elba ha ospitato moltissime eminenti personalità di tutto il mondo, i più anziani ricordano quando a Marciana si poteva incontrare una stella di Hollywood come Errol Flynn, il duca di Windsor, Singer, Barilla, De Chirico, Clara Calamai, Scelba, Saragat..., in tempi meno remoti Berlinguer, Zanone, Patuelli, Malfatti.... , molti di quelli che oggi sono chiamati vip vi avevano comprato casa o si erano fatti costruire ville da sogno, come lo stilista Balmain (la cui splendida dimora passò poi in proprietà al livornese Nado Neri). Artisti di grido, gente dello spettacolo, ministri, capi di stato (o futuri tali) e di governo... è veramente impossibile ricordarne più che una minima parte.

Negli anni cinquanta, prima dell'avvento della nave Aethalia, primo non dimenticato traghetto capace di portare automobili in pancia, i collegamenti con Piombino avevano cadenza solo giornaliera, le navi della vecchia Navigazione toscana erano convenzionali e le automobili, assai rare, venivano imbracate e depositate in coperta come colli qualsiasi. Oggi le corse sono fittissime e quest'anno, dal mese di Aprile alla prima metà di Novembre, Portoferraio ospiterà oltre un centinaio di scali crocieristici che riverseranno a terra quasi 50 mila persone, senza contare i passeggeri dei traghetti e i diportisti nautici.

Sono numeri che impressionano, ma che allo stesso tempo ci mostrano plasticamente la crescita vertiginosa e praticamente ininterrotta dell'attrattività turistica dell'isola d'Elba messa in moto quasi ottant'anni fa dalla coraggiosa iniziativa del commendator Cacciò. Tutto questo comporta, naturalmente, la necessità di un impegno senza tentennamenti da parte delle istituzioni, in primis, e degli operatori che non dovranno limitarsi a raccogliere i frutti che cadono dall'albero, ma

dovranno alimentarlo con amore, vigilare maternamente sulla sua salute e concimarlo a dovere, per mantenere e migliorarne la qualità dei suoi prodotti. Lo studio *"Futuro e prospettive dell'accoglienza e del traffico passeggeri a Piombino e Portoferraio",* presentato a cura e spese dell'Authority dal presidente e dal direttore della società confezionato dalla società Risposte turismo, Francesco Di Cesare e Anthony La Salandra, pone come priorità per il porto di Piombino l'incremento degli approdi crocieristici, il consolidamento e lo sviluppo dei risultati conseguiti e la differenziazione e il miglioramento dell'offerta turistica in tutto il territorio circostante.



Quanto allo scalo elbano, per far sì che la gallina non smetta di fare le uova d'oro, sarà indispensabile non limitarsi al mantenimento degli standard raggiunti, ma tendere all'incremento dei traffici turistici ponendo la massima cura nella qualità dell'accoglienza, anche mediante una distribuzione più omogenea degli arrivi nell'ottica di un ampliamento della stagione turistica, almeno da Aprile/Maggio a tutto Ottobre e, magari, anche oltre, comprendendo – perché no? - il periodo natalizio. I più di 3 milioni di persone che giungono all'Elba a bordo delle numerose e frequenti navi traghetto non fanno che ribadire la necessità di consolidare, rafforzare e reinventare continuamente, con iniziative idonee e mirate, la soddisfazione di ogni tipologia di clientela .

SOMMARIO

6.

LA RICERCA
STUDIO
RISPOSTE TURISMO
14.

15.

OBIETTIVI
STUDIO
RISPOSTE TURISMO
19.

20.

TRAGHETTI
STUDIO
RISPOSTE TURISMO
22.

23.

PRIORITÀ
STUDIO
RISPOSTE TURISMO
26.

27.

AZIONI
STUDIO
RISPOSTE TURISMO
34.

REDAZIONE
Vezio Benetti
Andrea Puccini
Giulia Sarti

IMPAGINAZIONE E GRAFICA
Barbara Bargagna

INTERVISTA — AVVOCATO MATTEO PAROLI

SEGRETARIO GENERALE DELL'ADSP DEL MARE TIRRENO SETTENTRIONALE

MATTEO PAROLI

Anche volendo prescindere dall'argomento darsena Europa, di cui si occupa in via specifica ed esclusiva la "struttura commissariale diretta dal presidente Guerrieri", il porto di Livorno è alle prese con un bel po' di carne al fuoco e non si tratta di polpette fatte con gli avanzi, ma di vere fiorentine, a cominciare dalla realizzazione di un nuovo ponte viario sulla parte estrema dello scolmatore dell'Arno, in località Calambrone, comunemente conosciuto come ponte di Tirrenia. In ballo ci sono anche la storia del famigerato microtunnel, che abbiamo fondate speranze di non dover più chiamare infinita, e la quasi altrettanto annosa questione dello scavalco ferroviario fra le banchine portuali e l'interporto Vespucci, che si inserisce nel più ampio progetto del ripristino delle linea ferrata Pisa-Collesalvetti-Vada e della variante ferroviaria alla stazione di Pisa. Parliamo di interventi di importanza assolutamente determinante per il funzionamento, la competitività e lo sviluppo dei traffici portuali livornesi, opere di cui si parla da lustri in relazione alle quali, negli ultimi tempi, si è potuto notare un impegno davvero decisivo da parte dell'Authority.

Su tutto questo abbiamo cercato di fare il punto con l'avvocato Matteo Paroli, segretario generale dell'AdSp del mare Tirreno settentrionale, profittando della sua consueta disponibilità e, soprattutto, della sua riconosciuta competenza.

AVVOCATO PAROLI, PER IL SUPERAMENTO DELLO SCOLMATORE IN LOCALITÀ CALAMBRONE AVEVO INTESO PARLARE DI TRE SOLUZIONI. SE È COSÌ, È DATO SAPERE QUALE POTREBBE RISULTARE LA PIÙ IDONEA?

Anzitutto occorre premettere che l'attraversamento dello scolmatore d'Arno, particolarmente frequentato durante l'Estate, oltre che per lo scorrimento del traffico e per la funzionalità dello scolmatore stesso come via d'acqua, riveste un carattere di importanza determinante perché andrà anche ad interfacciarsi con i piani concernenti la viabilità di cintura, ossia con quel complesso di interventi che serviranno per far sì che il traffico cittadino ordinario interferisca il meno possibile con quello portuale, consistente prevalentemente nella circolazione di parecchi mezzi pesanti.
Il ponte attuale è oggettivamente basso e consente l'accesso al mare soltanto alle imbarcazioni medio piccole (forse più piccole che medie) mentre oggi tutte le altre possono giungere al mare solo attraverso la darsena Toscana, passando per le famose porte Vinciane, che, fra l'altro, hanno la grave controindicazione di essere lascia-

te spesso aperte troppo a lungo con grave pregiudizio per i fondali e, quindi, dell'operatività della darsena stessa.
Come accennava Lei, le possibilità attualmente sul tavolo sono effettivamente tre. Una è quella di realizzare un ponte a campate mobili che, però, incontra molte critiche consistenti per una serie di ragioni del tutto evidenti.

MA UN PONTE A CAMPATE BASCULANTI NON FAREBBE ALTRO CHE RIPROPORRE IN TOTO TUTTE LE NEGATIVITÀ CONNESSE CON IL PONTE MOBILE CHE GIÀ ESISTE A POCHISSIMA DISTANZA E, PROBABILMENTE LE AGGRAVEREBBE.

Questo è, in effetti, uno degli argomenti usati dai critici del progetto che pongono l'accento sugli inevitabili disagi che subirebbe il transito automobilistico, sia portuale che ordinario, per la frequente apertura di un altro (eventuale) ponte mobile per tempi che (secondo l'esperienza del ponte operante attualmente a poca distanza) possono variare da venti a trenta ed anche più minuti. Ciò rappresenterebbe, non solo un fastidio per gli utenti (ndr- costretti spesso a sostare sotto la canicola estiva) ma, quel che è peggio, configurerebbe anche un fattore di rischio e pericolo nel caso in cui a dover passare fosse un mezzo di soccorso.
Le critiche riguardano anche il fatto (ndr- certo non secondario) che un ponte a campate mobili, oltre ad avere costi assai elevati e ad aver bisogno di personale specializzato per il suo corretto funzionamento (ndr- lasciando, nel migliore dei casi, inalterati gli attuali problemi di scorrimento), necessiterebbe anche una manutenzione frequente e molto onerosa che, in qualche caso sarebbe tale da richiederne addirittura la chiusura temporanea, con le conseguenze che ciascuno può facilmente immaginare.
E' per questo che la ricerca di una soluzione appropriata è oggetto di un esame scrupoloso e massimamente approfondito da parte di un comitato composto dai comuni di Livorno e Pisa, dalla Regione, dalle province di Pisa e Livorno, dalla società Navicelli spa e, ovviamente, dall'Autorità di Sistema portuale.
La seconda ipotesi prende invece in esame il superamento dello scolmatore attraverso un tunnel subacqueo che, comunque, dovrebbe essere parecchio profondo, dato che passerebbe al di sotto delle tubature dell'impianto Olt che si trovano proprio in quell'area.

Sono valutazioni che non competono al sottoscritto, quel che posso dire è che si è parlato anche (ndr- dire *perfino*, sarebbe stato più calzante) di costruire un secondo ponte proprio per le biciclette e i pedoni.

UNA PROFONDITÀ CHE, NATURALMENTE, COMPORTEREBBE ANCHE UNA ADEGUATA LUNGHEZZA DI INVITO SU AMBO I LATI, CON L'INSTALLAZIONE DI AREATORI E DI ESTRATTORI PER IL TRANSITO DEI CICLISTI E DEI PUR RARI PEDONI... E NON OSO PENSARE AI COSTI E AI TEMPI DI REALIZZAZIONE.

GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI
DEL PORTO DI LIVORNO Società cooperativa

SERVIZI TECNICO NAUTICI

h.24 su 365 gg
Canale 10 VHF

LIVORNO | Via delle Crociere, 7 | Sala Operativa Tel. 0586 888117 | Fax 0586 205298
Amministrazione Tel 0586 894405 - Fax 0586 829157 E-mail: operativo@ormeggiatoribarcaiolilivorno.it

NEPPURE A ME SPETTA DI VALUTARE, MA, VIVADDIO, NON RIESCO PROPRIO A NON OSSERVARE CHE SEMBRA UNA BAGGIANATA, DI QUELLE CON LA "C" MAIUSCOLA. E LA TERZA SOLUZIONE, SPERANDO CHE NON PIOVA DI QUEL CHE TUONA?

La terza sarebbe quella di un "normalissimo" viadotto a campata fissa, sul modello di quello dell'autostrada, in opera già da decenni poco più a monte. Esso avrebbe un vincolo di buca massimo di 14 metri e non avrebbe l'esigenza di particolari manutenzioni, a parte quella ordinaria relativa al manto di asfalto e a qualche altro fisiologico e piccolo intervento.

GIÀ, MA 14 METRI SAREBBERO SUFFICIENTI PER LE IMBARCAZIONI PIÙ GRANDI?

Il traffico nautico sullo scolmatore d'Arno è costituito in massima parte, anzi, nella quasi totalità da barche a vela le cui alberature sono notoriamente abbattibili mentre per quelle a motore i 14 metri sono sufficienti. Del resto, teniamo anche conto che la navigazione resta comunque vincolata alle dimensioni e alla profondità del canale che, giova ricordarlo, non è una via d'acqua ma un'opera idraulica di protezione che, come tale, conserva una serie di vincoli costruttivi e manutentivi (oltre che funzionali) del tutto specifici e molto diversi rispetto alle caratteristiche di un canale concepito per essere navigabile. Va inoltre considerato che un ponte fisso risulterebbe perfettamente compatibile con la pianificazione della viabilità di cintura, poc'anzi ricordata, concepita con lo scopo di fluidificare al massimo la circolazione.

TUTTO LASCIA INTENDERE CHE, A PARTE LA MAGGIOR CONVENIENZA RIGUARDO ALLA SPESA (NDR- CHE, NEL CASO DEL TUNNEL, POTREBBE RIVELARSI IRRAGIONEVOLMENTE ESORBITANTE) **E ALLA MANUTENZIONE, UN PONTE A CAMPATA FISSA POTREBBE ESSERE COSTRUITO IN TEMPI E A COSTI NETTAMENTE INFERIORI E - FATTORE NON SECONDARIO - POTREBBE RIDURRE AL MINIMO GLI INCONVENIENTI PER TRAFFICO STRADALE, SPECIALMENTE ESTIVO.**

Effettivamente, se la scelta dovesse cadere sulla costruzione di un ponte convenzionale, il transito veicolare ne risentirebbe in maniera veramente minimale, dato che la nuova struttura nascerebbe a fianco di quella attuale, che sarebbe demolita solo a costruzione ultimata.

LEI QUALE DELLE TRE IPOTESI SPOSEREBBE?

Non mi metta in imbarazzo, grazie a Dio non tocca a me scegliere. Le mie valutazioni, comunque, le esporrò nel corso delle riunioni tecniche della commissione di cui Le ho riferito; ritengo sia quello il giusto contesto di approfondimento e confronto, ovviamente con il sostegno e la collaborazione di ingegneri ed esperti in mobilità.

E' così, a breve il piano dell'opera sarà sottoposto al comune, che dovrà esprimersi sulla viabilità di contorno. Il progetto scaturisce da un protocollo sottoscritto fra il comune e la provincia di Livorno, l'AdSp, la Regione e la città metropolitana di Firenze secondo le linee guida dettate dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Il grande accesso unico al porto, che il Mit ha già finanziato per 250 mila euro, sarà funzionale al progetto della piattaforma Europa, funzionerà distribuendo il traffico su ben 18 corsie e i controlli, concentrati in un solo punto, saranno sensibilmente velocizzati.

**BENE, LASCIAMO ANDARE, È GIUSTO CHE CHI CI LEGGE SI FORMI UNA PROPRIA IDEA IN PROPOSITO.
HO INTESO PARLARE ANCHE DI UN PROGETTO FINANZIATO DAL MIT PER UN GRANDE VARCO PORTUALE UNIFICATO CHE ANDREBBE A SOSTITUIRE TUTTI GLI ALTRI OGGI ESISTENTI, CON VANTAGGIO PER LE OPERAZIONI DI VERIFICA E CONTROLLO.**

Il risparmio in termini di personale addetto, non sarà probabilmente consistente, ma di certo il porto trarrà vantaggio dalla maggiore speditezza delle formalità di accesso, tutte concentrate in un solo grande varco. La nuova struttura sorgerà sulla via Jacoponi nella zona di innesto con la Fi Pi Li.

MOLTO INTERESSANTE, MA NON CREDO CHE CIÒ POSSA RENDERE POSSIBILE UN MINORE IMPIEGO DEL PERSONALE DI CONTROLLO; COMUNQUE., DOVE SARÀ COLLOCATO IL MEGAVARCO?

Colgo dell'ironia nel tono del Suo dire... e posso anche comprenderlo, però La informo, con ragionevole certezza, che siamo davvero alla conclusione. L'Eni si sta impegnando sul serio e mi sentirei di garantire che questa volta il termine indicato nella fine di Ottobre o, al massimo, del Novembre 2024, sarà rispettato.
Per allora l'Eni dovrebbe - ma, questa volta, il condizionale è di pura precauzione - avere ultimato la sostituzione delle tubature vecchie con quelle nuove, il che, si badi bene, non sarà una passeggiata poiché occorrerà usare la massima cautela e ogni più evoluto accorgimento per evitare anche la pur minima causa di inquinamento.
Tale delicatissima operazione comporterà obbligatoriamente la chiusura di quella zona di porto, così vitale per il passaggio delle portacontenitori, perciò, in accordo e con la massima collaborazione della stessa Eni, nella persona del direttore dello stabilimento di Livorno ingegner Cherié, e della Capitaneria di porto, faremo in modo che ciò avvenga con il minor disagio possibile. Stiamo infatti valutando "finestre di interdizione" della durata di 6/7 ore, da attuarsi preferibilmente di notte per un periodo che, in totale, non dovrebbe superare la novantina di giorni.

AVVOCATO, MI PARLI UN PO' DEL MICROTUNNEL (NDR- IL CUI PROGETTO È ANTICO QUASI COME QUELLO DELLA DARSENA EUROPA).

AMERIGO VESPUCCI
INTERPORTO TOSCANO S.P.A.

INTERPORTO TOSCANO

OPPORTUNITA' PER IL TERRITORIO E PER IL SISTEMA LOGISTICO NAZIONALE

LOGISTICA

SERVIZI

INTERMODALITA'

REAL ESTATE

SPERIAMO SIA DAVVERO LA VOLTA BUONA. STIAMO PARLANDO DI UNA STORIACCIA CHE SI TRASCINA ALMENO DAL 2014...

Lo so bene, ma questa volta la finiremo sul serio e - vorrei dire – anche nel migliore dei modi.

SEGRETARIO, DUE PAROLE SULLO SCAVALCO DELLE LINEA FERROVIARIA TIRRENICA PER COLLEGARE DIRETTAMENTE IL PORTO CON L'INTERPORTO.

Qui di parole posso dirne davvero solo due, dato che l'intervento è totalmente nelle mani di Rfi. Sembra che i lavori stiano procedendo regolarmente, è stato finalmente aperto il cantiere. Vorrei solo ricordare che lo scavalco costituisce un importantissima tessera del mosaico che comprende il ripristino e il potenziamento della ferrovia Pisa-Collesalvetti-Vada per la quale, al momento, Rfi dispone di fondi per 300 milioni su un totale di 480.

BENE. NON SI PUÒ DAVVERO DIRE CHE L'ADSP SI STIA GIRANDO I POLLICI, ANCHE SOTTO IL PROFILO DELLA VIGILANZA, CONSIDERANDO CHE IL MANEGGIARE SOMME E FINANZIAMENTI DI TALE PORTATA PUÒ SEMPRE COMPORTARE QUALCHE RISCHIO.

STUDIO RISPOSTE TURISMO PER ADSP MTS

L'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale ha affidato a Risposte Turismo – società di ricerca e consulenza turistica attiva dal 2001 e guidata da Francesco di Cesare – un lavoro di ricerca sul **futuro e le prospettive dell'accoglienza turistica e del traffico passeggeri, sia crocieristi che ferry, nei porti di Piombino e Portoferraio**, al fine di rilanciare i due scali e valutare successive opportune azioni. L'approfondimento ha innanzitutto fatto il punto della situazione sui due porti e le rispettive potenzialità, dopodiché sono state esplorate le attività di promo-comunicazione che dovrebbero essere impostate, ed infine presentate una serie di azioni attivabili dall'AdSp MTS, anche tramite collaborazioni con altri soggetti locali.
È stata realizzata una dettagliata analisi desk, alternata a sopralluoghi in loco ed interlocuzioni con stakeholder locali quali Amministratori Pubbliche, associazioni di categoria, responsabili delle società di gestione dei siti turistici, e soggetti rilevanti nei comparti di riferimento quali manager di compagnie e referenti delle aree port operation e shorex, agenti marittimi e altri soggetti che si occupano di accoglienza. **Ne è risultato un lavoro ampio e articolato, che ha cercato di analizzare in maniera approfondita la situazione dell'accoglienza nel suo complesso e trovare soluzioni – in termini di azioni da perseguire e collaborazioni da attivare – che possano mediare tra diversi obiettivi, risorse, bisogni ed esigenze.**

LA RICERCA

Molteplici le potenziali direzioni di impegno: innanzitutto, **uno scenario da mantenere e preservare a Portoferraio, e al contrario da costruire e valorizzare a Piombino; la continuità territoriale nei servizi di collegamento da potenziare e migliorare per dare risposte puntuali in termini di servizio a residenti e pendolari; l'efficienza dei servizi portuali ed un'offerta turistica attraente e variegata per i passeggeri ferry in vacanza; un'accoglienza attenta e di qualità elevata per i crocieristi.**
Obiettivi – quelli appena illustrati – da raggiungere mediante l'attivazione di collaborazioni con diversi operatori del territorio affinché possano essere concretizzate – nel breve, medio e lungo termine – azioni specifiche a beneficio di tutti. Azioni che, naturalmente, richiedono la compartecipazione di diversi stakeholder e che possono, quindi, vedere l'AdSp MTS protagonista, co-protagonista o rivestire un ruolo sussidiario a seconda dell'obiettivo da raggiungere.

COMMENTO DI
LUCIANO GUERRIERI

PRESIDENTE DELL'ADSP DEL MARE TIRRENO SETTENTRIONALE

LUCIANO GUERRIERI

LUCIANO GUERRIERI, PRESIDENTE DELL'ADSP DEL MARE TIRRENO SETTENTRIONALE COMMENTA LO STUDIO COMMISSIONATO A RISPOSTE TURISMO SULL'ACCOGLIENZA DI CROCIERISTI E PASSEGGERI NEI PORTI DI PIOMBINO E PORTOFERRAIO. UNO STUDIO CHE ANALIZZA LO STATO DELL'ARTE E CHE CERCA DI DARE SUGGERIMENTI ATTRAVERSO AZIONI CONCRETE CHE POSSANO ESSERE MESSE IN ATTO NEL BREVE E MEDIO PERIODO.

Quello di Risposte Turismo sull'accoglienza e sulla promozione turistica dei porti di Piombino – Portoferraio, che si proietta anche su Rio Marina è **uno studio che definirei "operativo".**

Lo scopo è quello di migliorare questi due aspetti, soprattutto sotto il profilo qualitativo, senza però escludere quello quantitativo.
Non si è trattato solo di svolgere una ricerca su "cosa e come siamo" ossia di quello che funziona e di quello che non funziona, ma di individuare anche temi concreti su cui agire in modo coordinato ed efficace.
Lo studio, infatti, è ispirato da una concezione sistemica all'interno della quale l'AdSp è titolare di alcune azioni, ma con una condivisione che riesca ad individuare ciò che è necessario fare e i soggetti specifici che possono agire nei diversi settori: istituzioni, associazioni e imprese così che le azioni concrete che già si stanno palesando possano derivare da questa condivisione/sistema che si mette in campo per ottenere risultati migliori.
La sfida è proprio il carattere sistemico dell'azione che sia capace di individuare un progetto comune per l'interesse del territorio e per una sua possibile progressione dal punto di vista dell'economia del turismo, con vantaggio per i residenti e per l'intera economia regionale.
In questo senso serve la partecipazione di tutti e tutti devono avere coscienza di quello che c'è da fare con la determinazione di fare sul serio.
Gli interventi da attuare sono concepiti per fornire risposte immediate e funzionali, ne è un esempio l'apertura dell'ufficio a Portoferraio, in un edificio, (l'Ex Cromofilm) che a breve sarà debitamente ristrutturato.
Su Piombino, invece, per la stazione marittima, abbiamo in mente un progetto di refitting di natura paesaggistica, energetica e funzionale. Ci troviamo immersi nel parco marino più grande d'Europa e dobbiamo tenerne conto.
La volontà è chiara: compiere un salto di qualità e un cambio di passo collaborando sul serio.

Livorno, Port for Tuscany

www.portodilivorno2000.it

porto di livorno 2000

È un elemento che abbiamo inserito nel dibattito per il quale non esiste già un'idea strutturata. Stiamo cercando di comprendere se il servizio può essere migliorato attraverso un soggetto che abbia l'accoglienza come funzione specifica, sotto il controllo anche dall'AdSp ma non solo; si potrebbe valutare la possibilità dell'ingresso anche di altri, per avere sempre sott'occhio il governo della stazione marittima, dell'accoglienza e dei servizi che vengono offerti nei porti, di Piombino e di Portoferraio, con una idea comune della gestione dei due scali nell'interesse dei territori e delle attività portuali.

FRA LE AZIONI SUGGERITE DALLO STUDIO, C'È ANCHE QUELLA DELLA CONCESSIONE DEL SERVIZIO PASSEGGERI A PIOMBINO. COME INTENDETE AGIRE?

PORTOFERRAIO È LEGATO ALL'IMMAGINE DELL'ELBA, PER PIOMBINO, INVECE, IL TURISTA PUÒ AVERE UN'IDEA ANCORA DISTORTA CHE DEVE ESSERE RINNOVATA. A CHE PUNTO SIAMO?

Piombino da tempo ha iniziato a cambiare, anche se alcuni dei suoi problemi sono tutt'ora visibili, ma ha già assunto le caratteristiche di un comune turistico, anche se di un turismo di passaggio per raggiungere le nostre isole siano l'Elba o la Sardegna. Al turista, che non deve guardare Piombino con frettolosa distrazione, può sicuramente essere dedicata un'attenzione che, ad esempio, possa fornire informazioni così che chi vi transita si affezioni o, se ha tempo, visiti il territorio.
Si tratta, certo, di un turismo di transito a fronte di quello riovolto all'Elba che è di destinazione; studieremo, insieme ai responsabili del territorio, quelli che potranno essere i meccanismi e i progetti per migliorare l'accoglienza e la promozione, per quello che riguarda traghetti e le crociere, perché non dobbiamo dimenticare che Portoferraio è porto di destinazione anche per circa un centinaio di navi di piccole-medie dimensioni, una discreta risorsa per l'isola che merita di essere gestita al meglio e, eventualmente, incrementata in modo sostenibile.

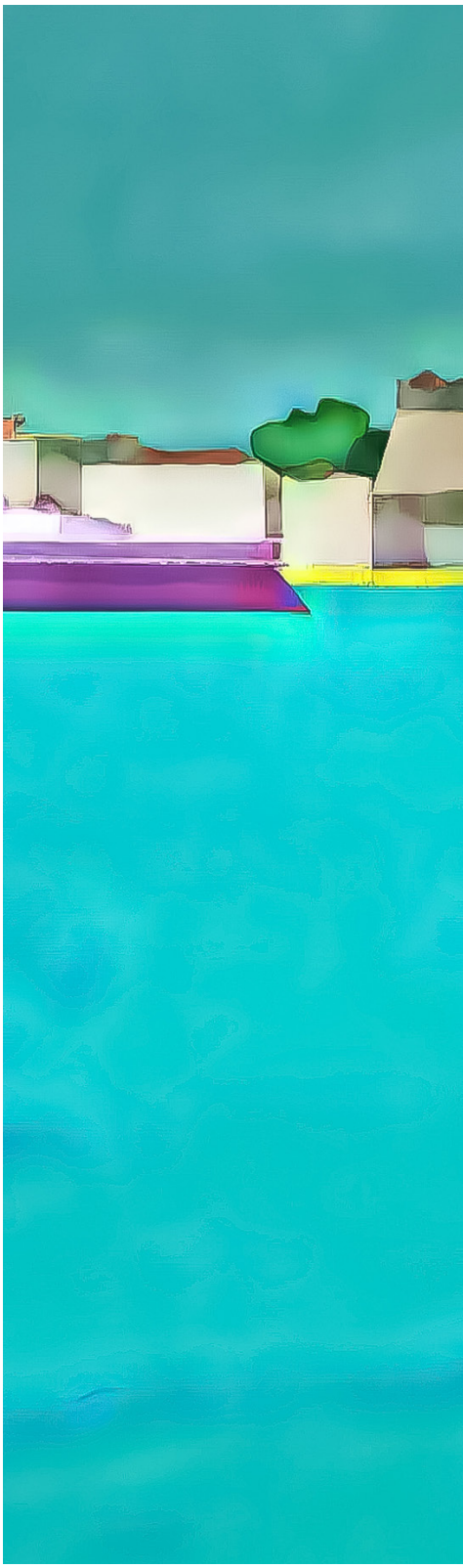
A PORTOFERRAIO SI È INAUGURATO ANCHE UN NUOVO UFFICIO DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE.
"SI TRATTA DI UNA POSTAZIONE AVANZATA CHE GIÀ ESISTEVA - SPIEGA IL PRESIDENTE - MA NON IN MODO STABILE, COME SARÀ D'ORA IN AVANTI, CON UNA PERSONA PRESENTE REGOLARMENTE AD ORARI GIORNALIERI STABILITI CON IL COMPITO DI ESAMINARE E, POSSIBILMENTE, RISOLVERE I PICCOLI PROBLEMI QUOTIDIANI, AGEVOLANDO ANCHE IL COLLEGAMENTO CON GLI UFFICI DELL'ENTE DI PIOMBINO E LIVORNO.
E' ANCHE QUESTA UNA RISPOSTA DELL'ADSP AI PORTI ELBANI, PER MIGLIORAREE, MAGARI, INCREMENTARE IL SERVIZIO DI ACCOGLIENZA".

STUDIO RISPOSTE TURISMO PER ADSP MTS

Entrando più nel dettaglio, è stato approfondito lo scenario attualmente esistente nei due porti e sono stati identificati gli obiettivi da perseguire per le finalità del lavoro, cercando di distinguerli in base al contesto cui riferirli: portuale, retroportuale e di destinazione. Per la crocieristica a Piombino le priorità principali possono essere identificate nella **crescita** nel numero di compagnie e crocieristi accolti, nel **consolidamento** dei nuovi numeri di traffico raggiunti e dei rapporti con gli armatori, e nella **differenziazione** dell'offerta turistica locale e delle escursioni proposte nel territorio. Mentre nello scalo elbano si dovrebbe puntare – da un lato – al **mantenimento** del traffico esistente e qualità dell'accoglienza turistica, e – dall'altro – a una distribuzione più omogenea di arrivi e partenze (insistendo sui giorni infrasettimanali), oltre che a una **destagionalizzazione** turistica verso i mesi spalla, in particolare tra metà Maggio e metà Giugno e a Settembre.
A Piombino la crocieristica è un fenomeno più recente, che ha visto un aumento da soli 500 crocieristi nel 2015 a quasi 25.000 nel 2019. Nei primi anni l'interesse è stato senza dubbio suscitato dal fattore "novità", tuttavia il porto possiede delle caratteristiche tecnico-strutturali molto favorevoli che consentono di ospitare navi anche dalle dimensioni elevate. La sfida del futuro, in questo senso, risiede nel **continuare a crescere nei numeri proponendo un'offerta attraente e variegata, ed impostando un'accoglienza di qualità elevata**, attraverso un intenso lavoro dal punto di vista dell'immagine, della promo-comunicazione, della commercializzazione verso gli armatori e della collaborazione locale. **A Portoferraio, invece, il fenomeno crocieristico è consolidato da anni, grazie alla forte attrattività turistica dell'isola d'Elba.** Nell'ultimo decennio, infatti, i crocieristi movimentati hanno sempre oscillato tra le 20.000 e le 40.000 unità. Tuttavia, ad essere determinanti per la scelta degli scali da parte delle compagnie sono anche le caratteristiche strutturali del porto e la qualità dell'accoglienza.

Per tale ragione, in questo caso la sfida sta nel **mantenere, se non elevare, la qualità dell'accoglienza turistica** così da continuare ad attrarre navi e crocieristi all'Elba e consolidare in positivo la tendenza.

OBIETTIVI



APPROFONDIMENTO

FRANCESCO DI CESARE

PRESIDENTE DI RISPOSTE TURISMO

FRANCESCO DI CESARE

FRANCESCO DI CESARE È IL PRESIDENTE DI RISPOSTE TURISMO, LA SOCIETÀ CUI È STATO AFFIDATO LO STUDIO CHE STIAMO ANALIZZANDO. STUDIO IN CANTIERE DA CIRCA UN ANNO PER IL QUALE SONO STATI INTERPELLATI QUALCOSA COME 400 OPERATORI. DALLO STUDIO SONO EMERSI DATI VERITIERI E INTERESSANTI OLTRE A INDICAZIONI CONCRETE CHE POTREBBERO ESSERE MESSE IN ATTO GIÀ DAL 2023.

Abbiamo cercato di lavorare molti mesi per comprendere bene le istanze del territorio e capire quali fossero le dinamiche presenti, anche per cercare di interpretare al meglio lo scenario futuro fornendo indicazioni specifiche.
Un lavoro che è partito dai porti, visto che il committente è l' AdSp, ma che si è esteso ai territori di Piombino e dintorni, di Portoferraio e dell'intera isola d'Elba.
Lo studio che abbiamo concepito è dedicato ad una serie di macro obiettivi, a cominciare dall'accoglienza, che può essere affrontata solo con collaborazione tra comuni, regione, strutture ricettive, esercizi commerciali e istituzioni coinvolte, vale a dire tutti i soggetti che fanno parte dell'offerta rivolta ai turisti.

L'analisi, ha cercato di intendere e presentare Piombino e Elba come un unico territorio andando ad analizzare tre aree: il porto, la destinazione e il retroporto.

Tra le prime azioni da attivare, se dovessi indicarne una, penserei proprio all'informazione per il turista che arriva, sia con le navi da crociera che con il mezzo più comune, il traghetto. Tutti hanno bisogno di informazioni in grado di assecondare quello che la sua esperienza potrà dargli, quello che potrà realizzare ed incontrare, insomma un'informazione ottenuta nel momento opportuno per poter conoscere in tempo utile ciò che offre il territorio, Piombino con i suoi dintorni. Il tema dell'informazione per me resta fondamentale.

PRESIDENTE, È POSSIBILE DELINEARE UN PROFILO DEL CROCIERISTA TIPICO CHE GIUNGE NEI DUE PORTI?

Portoferraio, come presenza di crociere, ha una propria storia, nel suo caso possiamo parlare di crocieristi che scendono a terra da navi medio-piccole, spesso di lusso e fascia alta. Si tratta di turisti che hanno già visitato diverse destinazioni e sono in cerca di qualcosa di particolare. Qui, dopo il Covid, i numeri sono cresciuti, anche se restano ancora inferiori al periodo pre-pandemico, ma si stima che

logistics &
forwarding

FIN SERVICE EUROPE

A GOOD FIT

LIVORNO
VIA ENRIQUES, 53

Tel. +39 0586 247111
Fax +39 0586 247291

finservice@mclink.it

SEATRANSPORT s.r.l.

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

LIVORNO | VIA ENRIQUES, 53
Tel. +39 0586 247111 - Fax +39 0586 247247
seatransport@mclink.it

nel 2023 si dovrebbe tornare ai livelli del 2019.
Riguardo a Piombino si potrebbe dire che, dal punto di vista strettamente teorico, è un porto pronto ad aprirsi anche a navi di maggiori dimensioni, quelle che oggi portano dalle 3000 alle 5000 persone ed oltre. Qui il profilo è senz'altro diverso, ma, in ogni caso, il turista che tocca Piombino con una nave da crociera può essere comunque interessato a scoprire le diverse vocazioni del territorio e certe mete, magari un po' meno classiche di quelle che è abituato a visitare, ma certo non meno interessanti.

L'obiettivo per tutti i porti studiati resta in ogni modo quello di una crescita stabile, continua e non alternata, da sostenere e gestire con professionalità e competenza. Il vantaggio di avere un traffico di traghetti e crociere è di poter conoscere per tempo con sufficiente chiarezza quando e quanti turisti potranno arrivare e di aver quindi fatto una specie di abitudine – con relativa esperienza – a programmare anche in tempi relativamente ristretti, anche se pur sempre in anticipo.

Per quel che riguarda un altro dei temi oggetto dello studio che abbiamo presentato, la cosìddetta destagionalizzazione, va detto che essa deve essere accompagnata da un'offerta adeguatamente pronta, caratterizzata da servizi disponibili praticamente sempre, cosa che gli operatori si sono detti pronti ad attuare, in buona collaborazione con l' AdSp.
Per i pendolari, infine, è necessario predisporre un piano di azione per eventuali casi emergenziali per rispondere efficacemente e ridurre, se non eliminare del tutto, ogni possibile disagio come – tanto per dirne uno – la cancellazione delle corse.

STUDIO RISPOSTE TURISMO PER ADSP MTS

Il **traffico traghettistico risulta essere costante e consolidato da molti anni in entrambi i porti,** con più di 3 milioni di passeggeri movimentati ogni anno (sebbene siano leggermente più elevati a Piombino, beneficiando di partenze non solo verso l'Elba ma anche verso altre destinazioni quali la Sardegna e la Corsica). Un settore che si è dimostrato solido anche nel periodo pandemico, riuscendo a mantenere valori di traffico sempre superiori ai 2 milioni. A caratterizzare fortemente il comparto è l'elevata stagionalità, concentrata prevalentemente nei mesi estivi che porta con sé diverse problematiche quali l'affollamento dei porti e la congestione del traffico nelle vie d'accesso. Qui la sfida risiede nel **rafforzamento del prodotto turistico territoriale nelle stagioni spalla** e, al tempo stesso, nel **mantenimento del traffico e, possibilmente, miglioramento della soddisfazione dei clienti.**
Altra variabile per osservare e affrontare i settori, le problematiche e le opportunità di interesse per il lavoro effettuato è quella della natura dei fruitori degli spazi portuali e del territorio circostante, ovvero

TRAGHETTI

passeggeri ferry e crocieristi da un lato, pendolari e residenti dall'altro. Anche in questo caso, ciascuna categoria di soggetti presenta delle caratteristiche peculiari che richiedono l'impostazione di specifiche azioni al fine di raggiungere risultati ad hoc per i loro bisogni ed esigenze. Il **miglioramento dell'accoglienza dei crocieristi che transitano nei due porti** passa, innanzitutto, attraverso la diversificazione dell'offerta turistica e le escursioni proposte, ma anche – nello specifico caso di Piombino – dal rafforzamento dell'immagine turistica del territorio, slegandola da quella tradizionale legata a fabbriche e acciaierie. Essenziale è anche il miglioramento degli spazi adibiti ad informazione ed accoglienza turistica, nonché il potenziamento della segnaletica – anche digitale – e cartellonistica di orientamento (wayfinding portuale), e l'impostazione di percorsi formativi locali volti ad aumentare il coinvolgimento e la preparazione di chi opera a contatto con i turisti.
Quanto ai passeggeri ferry che frequentano la tratta Piombino-Portoferraio per finalità turistiche, appare per prima cosa necessario riorganizzare gli spazi portuali e migliorare i servizi offerti nelle stazioni marittime. **Accogliere in modo ottimale i passeggeri ferry** significa anche risolvere le problematiche legate alla viabilità di accesso/uscita al/dal porto e al congestionamento del traffico e ai lunghi tempi di attesa per gli imbarchi, oltre che lavorare verso una destagionalizzazione dei flussi puntando sulle stagioni primaverile e autunnale. Si ritiene, inoltre, opportuno sperimentare la possibilità di far conoscere e promuovere in alcuni momenti – ad esempio all'interno dei traghetti – l'offerta turistica piombinese, suggerendo un allungamento della vacanza elbana di un giorno alla scoperta del territorio di Piombino e della Costa degli Etruschi. Parallelamente, il proseguimento di azioni di marketing della destinazione realizzando attività di promo-comunicazione efficaci e orientate al risultato riveste un ruolo primario per l'accoglienza sia dei crocieristi che dei passeggeri ferry.
L'accoglienza dei passeggeri ferry che frequentano la tratta tutto l'anno per esigenze non turistiche – ovvero i pendolari che si spostano per esigenze lavorative e/o di studio, così come i residenti elbani che necessitano di raggiungere l'area piombinese per motivi di salute, commerciali, affettivi, etc. – ha finalità diverse rispetto alle categorie precedenti. L'accoglienza nei loro confronti si traduce nella **predisposizione di soluzioni efficaci in caso di disagi quali ritardi e cancellazioni delle corse dei traghetti, soprattutto nel periodo invernale e di sera.** Tra tutte, la **stesura di un piano**

APPROFONDIMENTO

FRANCESCO TAPINASSI

DIRETTORE TOSCANA PROMOZIONE TURISTICA

d'azione emergenziale caratterizzato da procedure chiare e specifiche per poter garantire loro i servizi basilari: un'informazione tempestiva e coerente, l'apertura straordinaria di alcuni esercizi (es. ristorazione) nella stazione marittima piombinese, la predisposizione di convenzioni con alberghi della zona, etc. L'obiettivo è quello di **assicurare un collegamento frequente ed affidabile tra Piombino e l'isola d'Elba,** garantendo tutto l'anno una copertura delle fasce orarie consona alle abitudini dei clienti, ed allineando gli orari di partenza/arrivo dei traghetti a Piombino con gli orari degli altri mezzi di trasporto in arrivo/partenza al/dal porto. A questo, si aggiunge la necessità di realizzare un restyling e ammodernamento della stazione marittima piombinese, mediante una riorganizzazione degli spazi esistenti e un'offerta al suo interno di servizi di tipologia e qualità superiori, affinché possa diventare più accogliente, più funzionale ed essere utilizzata in modo più efficiente da diverse categorie di fruitori.

FRANCESCO TAPINASSI

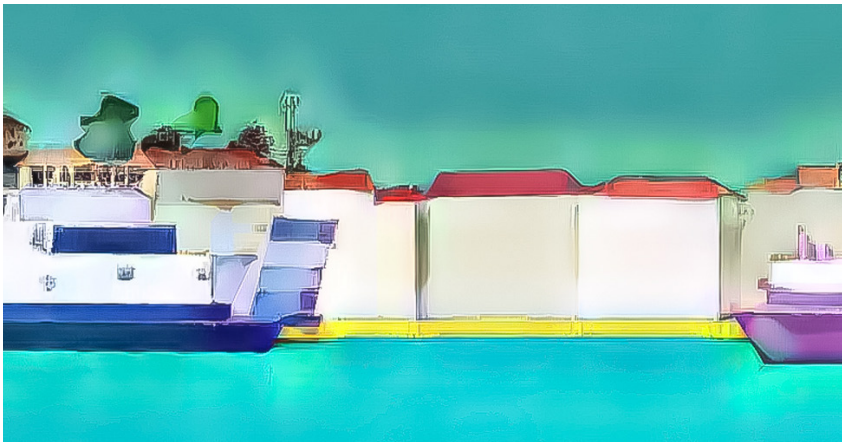
ANCHE TOSCANA PROMOZIONE TURISTICA, CON IL SUO DIRETTORE FRANCESCO TAPINASSI, HA PARTECIPATO A PORTOFERRAIO ALLA PRESENTAZIONE DELLO STUDIO

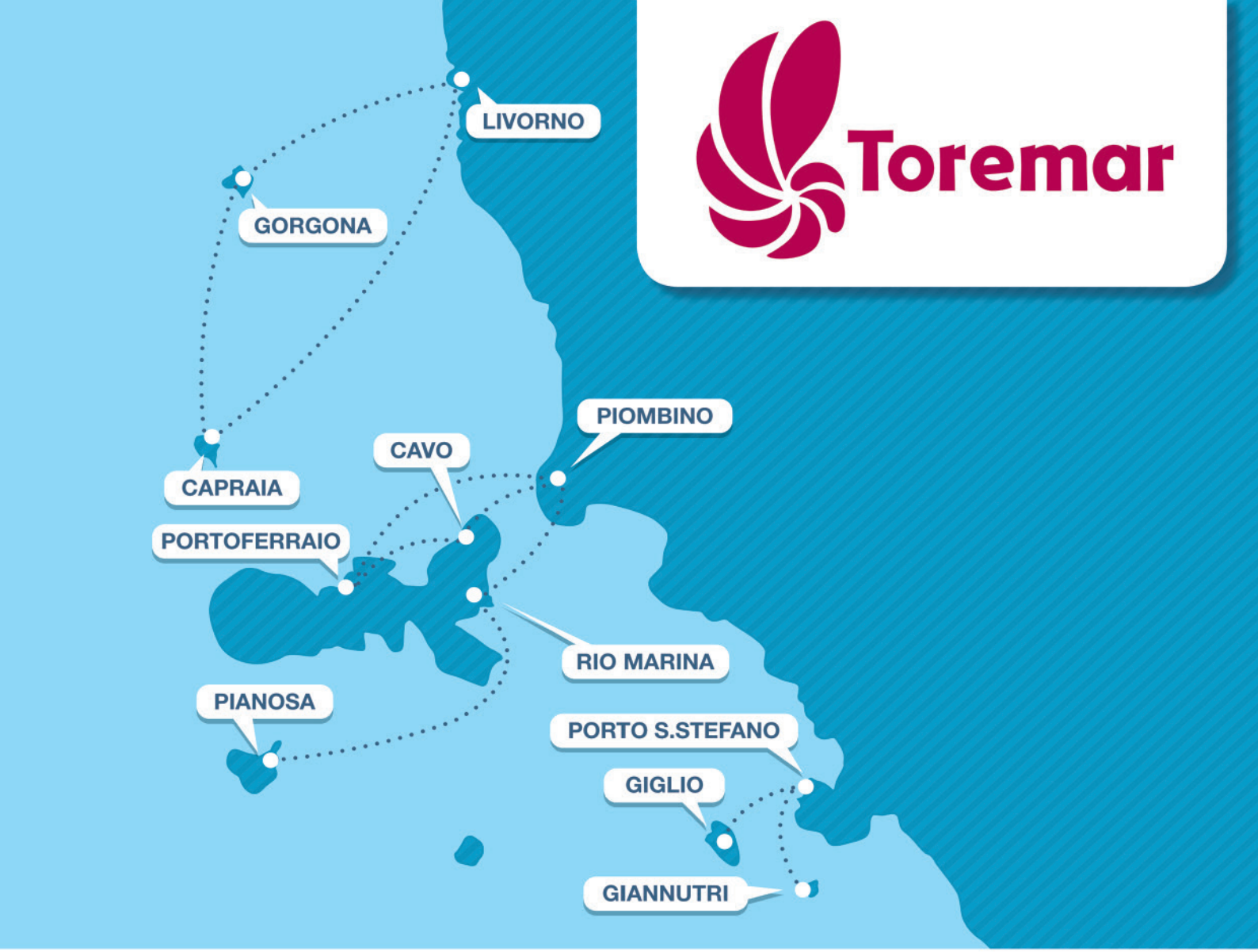
"Qui si parla di promozione della nostra regione e intendiamo sottolineare che per noi i punti di arrivo e i punti nodali che, in questo caso, sono hub portuali, rivestono un carattere di estrema rilevanza poiché ci pongono nelle condizioni di poter illustrare le eccellenze regionali, soprattutto quelle dell'entroterra.

L'iniziativa dell' AdSp promette un'ottima collaborazione in termini promozionali, specialmente con gli enti portuali toscani di riferimento, che, in questo caso, serve a rafforzare la competitività dell'offerta del nostro territorio.

Grazie a nuove chiavi di lettura, sull'Elba e su Piombino si può notare un'interessante operazione di ampliamento della stagione e una più nutrita fruizione turistica del territorio. Penso, ad esempio, allo sport e all'outdoor, due grandi "eredità" del Covid dato che, se c'è qualcosa su cui la pandemia ha prodotto degli effetti, uno di questi è il desiderio degli italiani di conoscere l'Italia e, soprattutto, di svolgere attività all'aria aperta, divenuta uno dei punti nodali dell'offerta regionale, come ben si vede nell'esplosione della richiesta sul cicloturismo.

Ciò mi sembra interessante poiché configura una risposta oggettiva alla delocalizzazione dei grandi flussi rispetto ai pun-





IN TOSCANA SIAMO I PIÙ NAVIGATI

Per questo amiamo definirci la compagnia preferita dai toscani.
Toremar collega tutte le isole dell'arcipelago toscano con gli orari più comodi e tariffe molto competitive.
Per orari e tariffe consultare il sito www.toremar.it oppure contattare il call center al numero 199.11.77.33*

* Il costo della chiamata da telefono fisso Telecom Italia, senza scatti alla risposta e indipendentemente dalla distanza, è di 14,25 centesimi al minuto IVA inclusa dal lunedì al venerdì dalle 08:00 alle 18:30 e sabato dalle 08:00 alle 13:00 e di 5,58 centesimi al minuto IVA inclusa negli altri orari e nei festivi. Per le chiamate originate da rete di altro operatore i prezzi sono forniti dal servizio clienti dell'operatore utilizzato.

LIVORNO - CAPRAIA
LIVORNO - GORGONA
(collegamento trisettimanale)
PIOMBINO - PORTOFERRAIO
PIOMBINO - CAVO - PORTOFERRAIO

PIOMBINO - RIO MARINA
RIO MARINA - PIANOSA
(1 collegamento settimanale)
PORTO SANTO STEFANO - GIGLIO
PORTO SANTO STEFANO - GIANNUTRI

ti centrali di interesse nazionale e, soprattutto, di ampliamento della stagione.

L'accoglienza, per sua natura, costituisce un processo di miglioramento continuo, del resto i numeri di questi anni risultano positivi ed evidenziano anzitutto una fortissima domanda straniera, incrementata già nel 2021 e ancora di più nel 2022, a conferma di quello che stiamo constatando, riguardo ad un territorio molto bello in cui, oltre a tutto si riscontra una vivissima professionalità nell'accogliere i nostri viaggiatori.
Se riusciremo a superare il modo di lavorare in maniera frammentata e disomogenea e a compiere lo sforzo di riorganizzare le diverse realtà che, comunque, hanno fin qui lavorato, se pure in modo abbastanza disorganico, renderemo possibile l'attuazione dell'ultimo importante tassello su cui, come Toscana Promozione Turistica, ci stiamo concentrando nella collaborazione pubblico privato affinché le promesse e le premesse sulla bellezza e sull'attrattività della nostra terra divengano soprattutto esperienze reali concrete e programmabili.
E, come ripeto spesso, questo ci permetterà di affermare e sostenere ancora di più e di dimostrare ancora meglio "quanto è bella la Toscana e quanto la nostra gente e i nostri operatori turistici sono bravi ad accogliere" gli ospiti.

STUDIO RISPOSTE TURISMO PER ADSP MTS

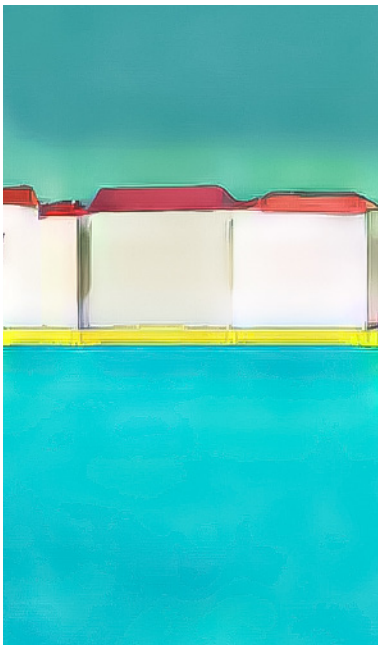
Il lavoro dedica, inoltre, spazio a due questioni cruciali per la movimentazione dei passeggeri e il miglioramento della qualità dell'accoglienza nei due porti. La prima riguarda la **valutazione dell'affidamento in concessione dei servizi di accoglienza e gestione dei passeggeri;** in questa direzione, il principale suggerimento è quello di avviare in breve tempo i procedimenti, così da – auspicabilmente – completare la gara nel 2023 e dare inizio alle operazioni del concessionario dalla stagione 2024. La seconda attiene all'**accessibilità e viabilità**, e quindi alla necessità di trovare una **risoluzione alle problematiche legate al congestionamento del traffico stradale e ai tempi di attesa molto lunghi per imbarcare** – particolarmente critiche nei mesi estivi centrali – come, per esempio, mediante il completamento del 2° lotto della Strada 398.
In questo contesto si colloca anche l'**azione di comunicazione e promozione dei due scali**, che deve considerare la diversità delle situazioni e quindi necessita di utilizzare strumenti e/o canali differenti. Si possono identificare diverse **eccellenze e vocazioni**

LE PRIORITÀ

del territorio, ognuna delle quali richiede azioni specifiche. Al tempo stesso, risulta fondamentale **definire una programmazione dettagliata** degli step da seguire, stando attenti al "just in time" in termini di promozione mirata ed efficace, ottimizzazione di strumenti e canali, ed iniziative speciali. **Il lavoro più consistente dovrà essere realizzato a Piombino, che necessita di lanciarsi come destinazione turistica e posizionarsi sul mercato crocieristico**, valorizzando il proprio territorio con la proposta di nuove escursioni, ed anche spingendo i passeggeri ferry a visitare la zona pre o post-imbarco. Al contrario, Portoferraio dovrebbe mirare al mantenimento degli standard qualitativi elevati che lo caratterizzano come "scalo boutique": in questo caso gli interventi sul piano promo-comunicativo partirebbero da una base di partenza e dovrebbero contribuire ad elevare ulteriormente gli obiettivi da conseguire.
Risposte Turismo, nel lavoro commissionato dall'AdSP MTS, identifica alcuni **soggetti con cui è possibile attivare una serie di collaborazioni finalizzate al miglioramento dell'accoglienza turistica nei due porti e nella destinazione tutta.** Tra questi si identificano sia gli **attori del territorio** – quali amministrazioni pubbliche e associazioni di categoria, enti di governance e promozione turistica locale, tour operator e agenzie viaggi, gestori delle attrazioni turistiche locali – che i **responsabili delle compagnie** crocieristiche, traghettistiche e delle agenzie marittime; infine, gli **operatori turistici attivi nelle aree piombinese ed elbana**, con i quali avviare riflessioni e considerazioni finalizzate alla realizzazione di iniziative e progettualità comuni di accoglienza e integrazione territoriale, anch'essi coinvolti nello sviluppo del lavoro.
Tra Ottobre e Novembre 2022, infatti, è stato sottoposto un questionario ad un panel di 400 operatori turistici piombinesi e ad altrettanti operatori elbani del ricettivo, con l'obiettivo di comprendere il loro punto di vista su alcuni dei temi al centro di questo lavoro. Alla luce dei risultati ottenuti dall'analisi delle risposte (sono stati 120 i rispondenti in totale) è emerso come **tali operatori siano oggi favorevoli a collaborare** con l'AdSp MTS per progettualità di accoglienza turistica **tramite supporto operativo, discussione di idee e fornitura di prodotti e/o servizi.** Gli operatori piombinesi considerano **sia i crocieristi che i passeggeri ferry due segmenti su cui investire per cogliere nuove opportunità.** Mentre i gestori elbani **si sono resi disponibili a lavorare su progetti di accoglienza in collaborazione con Piombino, favorevoli**

STATO DELL'ARTE
CLAUDIO CAPUANO
DIRIGENTE ADSP MTS

a proporre un allungamento della vacanza nel piombinese e disponibili ad estendere la propria attività anche in bassa stagione per favorire una possibile destagionalizzare il turismo.
Per tutti gli operatori, **il miglioramento della viabilità stradale e dei collegamenti pubblici tra il centro storico-porto e le attrazioni turistiche locali rappresentano le priorità strategiche da perseguire;** a Portoferraio, altrettanto fondamentale risulta riuscire ad **allungare la stagione turistica,** mentre a Piombino si sente la necessità di **rafforzare le strategie di promo-comunicazione** per un marketing territoriale più efficace. Tra gli obiettivi principali a cui dovrebbero mirare tali collaborazioni, sia gli operatori elbani che quelli piombinesi identificano **l'aumento della soddisfazione degli ospiti,** anche cercando di convincerli a trattenersi più a lungo, aumentando la permanenza media nel territorio.



CLAUDIO CAPUANO

CI SIAMO RIVOLTI A CLAUDIO CAPUANO, NELLA SUA VESTE UFFICIALE DI DIRIGENTE PREPOSTO ALL'UFFICIO TERRITORIALE PORTUALE DI PIOMBINO (COMPRENSIVO ANCHE DEI PORTI DELL'ELBA) PER AVERE UN PUNTO ATTUALE E PRECISO DELLA SITUAZIONE DEL SECONDO, MA NON SECONDARIO, SCALO MARITTIMO DELLA TOSCANA.

E' senz'altro un curriculum da fare invidia quello che può vantare Claudio Capuano, uno dei massimi dirigenti dell'AdSp, nella cui amministrazione entrò nel 2001 con incarichi dirigenziali.
Oggi le sue funzioni assomigliano sempre di più a quelle di un segretario generale, sia pure – per adesso – nell'ambito piombinese.
Proveniente dai ruoli normali delle Capitanerie di porto (fu comandante dello stesso porto di Piombino dal 1995 al 1997) ha, fra le diverse funzioni anche quella tutt'altro che secondaria di titolare della Direzione controllo interno, trasparenza, anticorruzione e formazione.
Nel corso della sua carriera, Capuano ha svolto incarichi per conto della magistratura, è stato docente di Diritto internazionale marittimo ed ha ottimamente inserito nel voluminoso carnet delle sue esperienze anche quella di assessore ai Lavori pubblici, Mobilità, Decoro, Sicurezza e Polizia Municipale del Comune di Piombino.

Piombino sta ampliando il suo porto con spazi, banchine e servizi. A che punto sono i lavori delle infrastrutture e a chi saranno destinate le nuove opere ? C'è già una definizione?

Per quanto riguarda le nuove aree, quelle a nord del porto, realizzate dall'AdSp negli ultimi anni, è già operativo lo spazio della cantieristica, refitting e

LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR

Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

demolizioni navali, su cui sta operando la società PIM.
Si sta formalizzando l'assegnazione dei tre lotti messi a gara alle due imprese aggiudicatarie: la società Liberty Magona (per i lotti 2 e 3) e la società Moby Ars New Terminal Auto Logistics (per il lotto 1).
Nel contempo è partita anche la gara per la pavimentazione dei medesimi lotti, che si concluderà presumibilmente entro la fine del 2023 in modo da evitare divari temporali tra il termine dei lavori e il termine dell'iter amministrativo che porterà al rilascio della concessione alle suddette imprese. Sono comunque già in corso confronti "operativi" tra l'AdSp e le suddette imprese per accelerare tutti gli adempimenti tecnici e amministrativi del caso.

Le progettazioni della banchina Ovest e delle aree adiacenti sono state completate e, nel 2023, saranno messi in gara i relativi lavori di realizzazione: si tratta di interventi infrastrutturali di notevole portata il cui completamento è previsto per il 2023. Si tratta di aree strategiche per lo sviluppo del porto, già oggetto di grande interesse da parte di diversi operatori, anche internazionali, tra cui la stessa JSW/Piombino Logistics.
Proprio da parte di JSW è di prossima presentazione il Piano Industriale, dal quale sarà possibile rilevare i possibili intendimenti della stessa su quelle aree.

Lo scalo vive molto sui collegamenti con le isole, sia per trasporto di mezzi che dei passeggeri. Questa sua peculiarità ho potuto contenere le perdite?

L'emergenza Covid-19 ha, ovviamente, caratterizzato il settore in maniera negativa: nel primo semestre del 2020 sono transitati dal porto 483.228 passeggeri, con una flessione complessiva del 59,1% in termini percentuali rispetto al 2019, pari a quasi 700 mila passeggeri in meno. Occorre comunque notare che il primo bimestre dell'anno si era chiuso in positivo, con oltre 15 mila passeggeri in più rispetto ai mesi di Gennaio e Febbraio 2019 (+9,6 in termini percentuali).

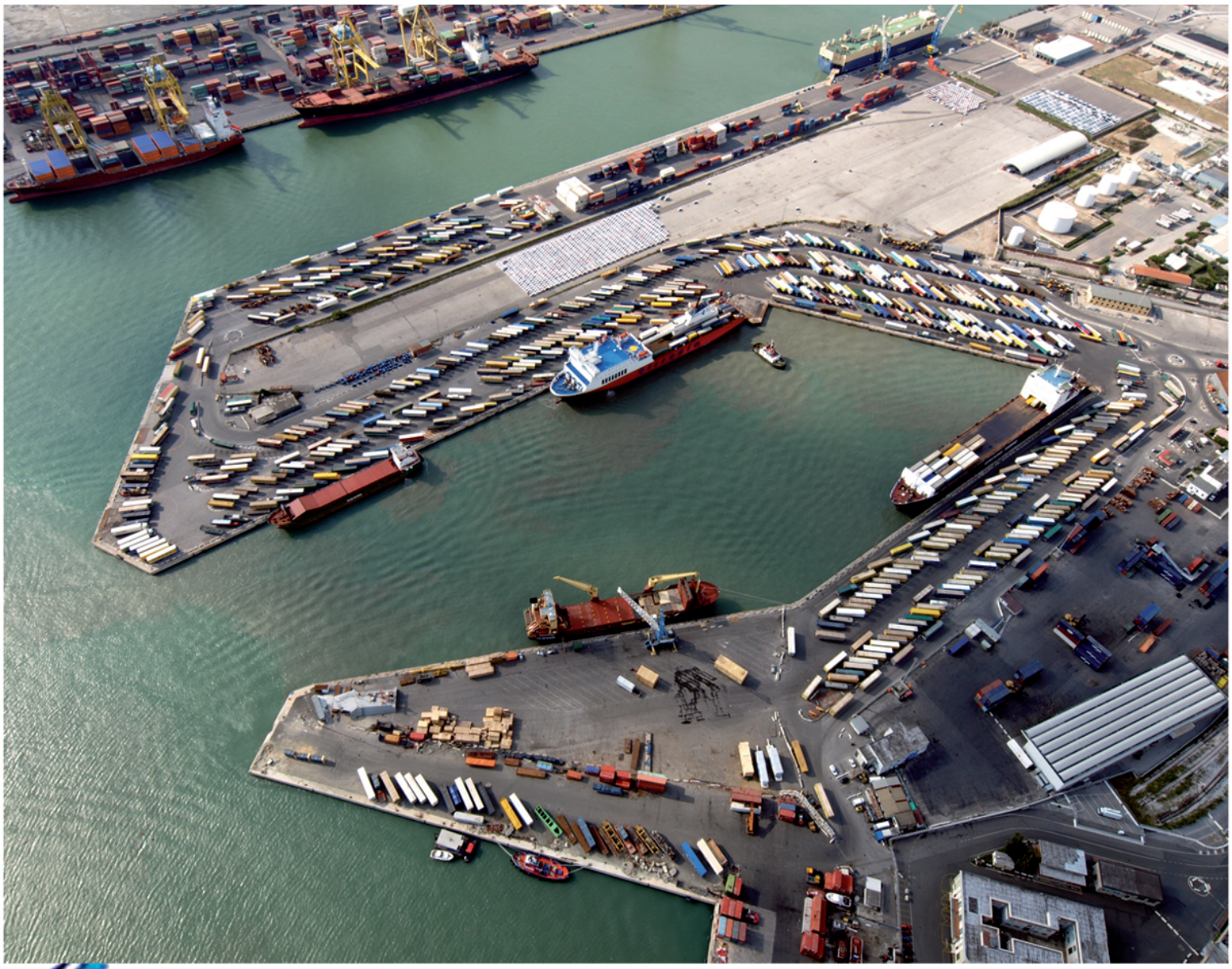
A partire dal mese di Marzo, invece, a seguito dell'emergenza sanitaria Covid-19, si è verificata una caduta di circa 84 mila passeggeri, (pari a -75% rispetto al Marzo 2019), di ben 213 mila passeggeri in Aprile (pari a -96% rispetto all'Aprile 2019) e di circa 190 mila passeggeri a Maggio (pari a -50.7% rispetto al Maggio 2019). Dal mese di Giugno, benché i dati siano sempre ovviamente negativi, si è registrato un maggior contenimento delle perdite, confermato anche nel mese di Luglio, tanto da far sperare in una leggera ripresa.
E in effetti, sorprendentemente, nel mese di Agosto è stato registrato un aumento di circa 38 mila passeggeri per l'isola d'Elba rispetto allo stesso mese del 2019, passando da circa 603 mila passeggeri transitati dal porto di Piombino nell'Agosto 2019 a circa 641 mila passeggeri registrati nello stesso mese del 2020, un incremento, dunque, considerevole tenuto conto del periodo.
I dati relativi al traffico con la Sardegna, invece, nonostante una ripresa nel mese di Agosto, registrano flessioni rispetto agli stessi mesi del 2019.
Per il settore delle crociere, con il comparto completamente fermo, il confronto con lo scorso anno indica ovviamente un meno 100% rispetto al 2019.

Si parla da tempo di un polo per le demolizioni e riparazioni navali. A che punto siamo?

Come detto, nel porto di Piombino, da un paio d'anni si è insediata la Pim (Piombino Industrie Marittime) che svolge attività di cantieristica, refitting e demolizioni navali, con cui stiamo formalizzando la concessione.
L'area in oggetto è già dotata di alimentazione elettrica ed è in attesa dell'allaccio idrico.
È in corso, peraltro, la costruzione di un primo capannone e in questo mese inizierà il montaggio dell'impianto per il trattamento delle acque.
Dal punto di vista lavorativo l'impresa ha già iniziato e

LTM

Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl



Terminal traffico ro/ro - heavy lift

Sede Legale e Amministrativa:
Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno
Tel. 0586 4125 - Fax 0586 412550

Sede Operativa:
Varco Galvani - Porto di Livorno
Te. 0586 438810 - Fax 0586 438818

concluso alcuni lavori: ha rimosso 4 dei 12 cassoni della Costa Concordia portandoli al porto di La Spezia e sono in corso trattative per la rimozione e la cessione dei cassoni rimasti, inoltre l'azienda effettuerà il riciclaggio di un relitto appena rimosso dalla Sardegna e gestirà la nave Costa Victoria, che resterà per il tempo necessario ferma in banchina Est, in attesa della destinazione d'uso.

Viabilità sia viaria che ferroviaria. Se ne parla da decenni. Si vede la paradigmatica luce in fondo al tunnel?

La viabilità a Piombino è da anni un tema oggetto di discussioni, ma oggi sembra di vedere davvero una luce in fondo al tunnel.
Sono infatti iniziati i lavori per la "Nuova strada di accesso al porto di Piombino – Stralcio SS 398 dello svincolo Gagno – Terre Rosse" (la cosiddetta "Bretellina"): 1,3 km di strada che collegherà la viabilità pubblica, in prossimità del Gagno, con le nuove aree commerciali del porto. I lavori sono stati affidati all'impresa Sales e dureranno circa 18 mesi. Il collegamento diretto alle nuove opere portuali con la viabilità di accesso a Piombino costituisce un'opera fondamentale perché consentirà di evitare l'attraversamento della città da parte dei mezzi diretti alle nuove zone commerciali del porto e servirà come punto di connessione del futuro prolungamento della SS 398 da Montegemoli fino al Gagno.
Tale prolungamento è un'opera assolutamente essenziale, sia per il porto che per la città stessa.
Il progetto prevede la realizzazione di circa 3 km di strada per collegare la SS 398 al Gagno. Purtroppo, pare che dovremo aspettare ancora cinque anni prima di vedere realizzata l'opera. Per questo la realizzazione della "Bretellina" risulta ancora più importante per mettere intanto in collegamento la viabilità pubblica con le nuove aree portuali.
Fra le priorità c'è anche la progettazione del 2° lotto della SS 398 che rappresenterà il nuovo collegamento dell'ultimo miglio tra la stessa e lo scalo marittimo. Una volta terminato si avrà un netto miglioramento delle modalità di accesso agli impianti portuali, alla zona industriale ed al centro abitato, per le provenienze dall'autostrada A12 (svincolo di Venturina-Piombino), così come un netto miglioramento si avrà riguardo alle modalità di uscita dal porto e dal centro abitato in direzione dell'autostrada A12.
Per quanto concerne la via-

bilità ferroviaria è allo studio la connessione tra le nuove aree portuali e la rete nazionale: occorrerà sviluppare i collegamenti via treno a servizio delle nuove banchine. Ad oggi è presente un asse ferroviario che passa all'interno delle aree JSW ma l'obiettivo è quello di potenziarlo e collegarlo al meglio con le nuove aree portuali e con la linea ferroviaria tirrenica.

Due parole sul recupero delle ecoballe e sull'intervento sulla nave della Costa? Risulta che, per Covid-19, abbiate fatto un ottimo lavoro.

L'esperienza della Costa Diadema, ormeggiata alle nostre banchine per le esigenze Covid-19, assolutamente nuova per il porto, è stata molto apprezzata e valorizzata, soprattutto per la cabina di regia all'uopo costituita tra le Amministrazioni coinvolte a vario titolo che ha consentito di porre in essere in tempi rapidi tutte le misure amministrative e tecniche necessarie. Sono stati due mesi intensi, data soprattutto la situazione emergenziale

a bordo della nave (con alcuni membri dell'equipaggio positivi al Covid-19) e la delicatezza di un intervento di questa particolare netura. Lo stesso sta accadendo anche per il recupero delle ecoballe, gestito tuttavia direttamente dalla Protezione Civile.
Al riguardo, dichiarato lo stato di emergenza nazionale a fine Luglio, i lavori per l'individuazione e la rimozione delle stesse sono partiti in tempi rapidi. Con l'ausilio della Marina Militare e dei suoi mezzi altamente specializzati e tecnologici sono state recuperate 12 ecoballe delle 40 ancora in mare (altre 16 sono state recuperate a suo tempo dai pescherecci). Nei prossimi giorni proseguiranno le operazioni per l'individuazione e la rimozione di quelle che si trovano a profondità maggiori.
Sull'emergenza Covid-19 è stato predisposto, ad inizio Giugno, un "Piano di Prevenzione e Protezione" recante le misure da seguire all'interno della stazione marittima piombinese sulla base delle specifiche previsioni governative ed è storia di questi ultimi giorni l'allestimento a "tamburo battente", da parte dell'AdSp, d'intesa con l'ASL e le altre Amministrazioni competenti (a conferma del buon funzionamento della cabina di regia), della postazione dove poter effettuare gratuitamente, su base volontaria, test tamponi ai viaggiatori in arrivo e in partenza dal nostro porto, nell'area Poggio Batteria.

STUDIO RISPOSTE TURISMO PER ADSP MTS

Parte finale del lavoro, e sezione conclusiva del report che lo descrive, è dedicata alla **presentazione di sei azioni attivabili tramite collaborazioni con altri stakeholder del territorio**, selezionate da Risposte Turismo per il raggiungimento delle specifiche finalità del lavoro. Sono azioni scelte perché in grado di produrre un impatto territoriale rilevante, ovvero una serie di **benefici economici per il territorio che potranno fungere da leva per favorire un maggiore interesse nel costruire collettivamente un rilancio dell'accoglienza** degli oltre 3 milioni di passeggeri che arrivano ogni anno. I fronti di intervento per il breve-medio periodo riguardano innanzitutto l'identificazione degli interlocutori e degli interventi per migliorare l'accoglienza nei due porti e, contemporaneamente, lo sviluppo di materiali B2B (in primis un portfolio shorex) propedeutici allo sviluppo commerciale, soprattutto di Piombino. Imprescindibili appaiono l'organizzazione di momenti di incontro, prima interno con gli stakeholder locali per condividere proposte di progettualità comuni, e a seguire pubblico per presentare i nuovi progetti

LE AZIONI

di collaborazione e il nuovo percorso di accoglienza. Ma il netto cambio di passo si dovrà registrare nella riorganizzazione degli spazi portuali e nel potenziamento dei servizi offerti nella stazione marittima e negli spazi adibiti ad accoglienza e informazione turistica (anche tramite allestimento di segnaletica e cartellonistica di orientamento), nel coinvolgimento degli operatori locali in percorsi formativi volti a migliorare la preparazione di chi opera a contatto con i crocieristi e passeggeri ferry, nel proseguimento di azioni di marketing territoriale, nell'apertura del dialogo con i soggetti esterni al territorio (anche compagnie ferry) e nell'attività preliminare propedeutica alla realizzazione di fam trip per shorex/itinerary manager e altre iniziative che possano favorire la valorizzazione di Piombino.

Il percorso suggerito è ambizioso e impegnativo, ma fattibile. Si tratta di aprire un cantiere di lavoro costante, con la partecipazione di professionisti, a partire da figure della AdSP, per provare ad imprimere un cambio di passo nei due porti, e nei territori cui danno accesso, che sia propedeutico al raggiungimento degli obiettivi individuati all'interno del lavoro.

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata

Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.

TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia.
Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.

RINA RINA RINA

AEO ENERGIA VERDE

TDT
GIP GROUP

Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it

CONSORZIOZAI
VERONA DEVELOPMENT AGENCY

+ 1.000 aziende

- spazi inutilizzati

Consorzio ZAI ha visto un'occasione di sviluppo ulteriore per le aree industriali già esistenti che ha portato ad una crescita lavorativa per tutto il territorio veronese.

www.quadranteeuropa.it

QUADRANTE EUROPA
Verona Interporto

QUADRANTE SERVIZI
Business Partner

ZAILOG
Innovation Hub