

GRIMALDI GROUP



La PRIMA
COMPAGNIA
Ro-Ro GREEN
nel MEDITERRANEO

GRIMALDI GROUP



130
Autostrade del Mare
e collegamenti
marittimi

SHIPPING ITALY

IL QUOTIDIANO ON-LINE
DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

PDF
interattivo



“TRAGHETTI E CROCIERE”

EDIZIONE 2022 © RIPRODUZIONE RISERVATA

Nicola Capuzzo - *Direttore responsabile*



Mike Louaglio



Indice

I.	Introduzione	pag. 3
II.	Sull'Adriatico emergono opportunità e contraddizioni per il futuro del Maritime Tourism	pag. 4
III.	Nel 2022 saranno 7,3 milioni i crocieristi e 4.300 toccate nave attese in Italia	pag. 7
VI.	"Nel 2023 le crociere in Italia torneranno a quota 12 milioni di passeggeri"	pag. 9
V.	Traffico marittimo passeggeri in Italia: traghetti tornati ai livelli del 2019	pag. 10
VI.	Va a rilento l'ammmodernamento della flotta 'pubblica' di traghetti in Italia	pag. 12
VII.	Vago: "Cina chiusa, prenotazioni last minute ma riempimento navi oltre il 70%"	pag. 13
VIII.	"Se non abatteremo le emissioni le navi da crociera non saranno più accolte nei porti"	pag. 14
IX.	Manfredi Lefebvre d'Ovidio ufficializza il ritorno nelle crociere con Crystal Cruises	pag. 17
X.	Rosso da 1,3 Mld per Costa Crociere; a gennaio incassati 500 Mln da Carnival	pag. 18
XI.	Msc Crociere ancora in rosso per quasi 1 miliardo ma da Aponte arriva un altro salvagente finanziario	pag. 19
XII.	Grimaldi: "Fate spazio ai grandi che portano traffico"	pag. 21
XIII.	Catani: "Transizione ecologica da ripensare"	pag. 22
XIV.	Achille Onorato: "Ecco i fattori decisivi per il futuro di Moby"	pag. 23
XV.	Matacena: "Per Caronte & Tourist sei nuove navi in arrivo"	pag. 25
XVI.	Grèndi traguarda un altro anno di crescita grazie a rotabili e container	pag. 26
XVII.	Un anno di compravendite e noleggi intermedie da Ferrando & Massone	pag. 27
XVIII.	Ecco quanto costerà la decarbonizzazione dei traghetti a ogni passeggero in Italia	pag. 28
XIX.	Ordinati quattro traghetti da Grandi Navi Veloci in Cina (cantiere Gsi)	pag. 30
XX.	Liberty Lines ha ordinato in Spagna 9 nuovi traghetti hi-speed ibridi	pag. 31
XXI.	Firmata da Snav la commessa a Intermarine per un nuovo traghetto ibrido-elettrico	pag. 33
XXII.	Partita la costruzione dei due nuovi traghetti di Grimaldi	pag. 34
XXIII.	Per Porto Livorno 2000 la meta è vicina	pag. 35
XXIV.	L'ottimismo di Civitavecchia passa anche per il nuovo terminal Bramante	pag. 36
XXV.	Salerno Cruises promuove la migliore accessibilità del suo porto	pag. 37
XXVI.	Savona Terminal Auto ensa all'ampliamento dopo l'avvio della linea ro-ax con la Sardegna	pag. 38
XXVII.	La start up che punta al milione di passeggeri	pag. 39
XXVIII.	Stazioni Marittime di Genova 'alle prese' con la crescita di Grandi Navi Veloci	pag. 41
XXIX.	Trieste sogna in grande nelle crociere sfruttando le difficoltà di Venezia	pag. 42
XXX.	Il nuovo terminal crociere di Ravenna promette 90 toccate e 130mila passeggeri nel 2022	pag. 43
XXXI.	Fra due anni il porto di Bari avrà il nuovo terminal crociere	pag. 44
XXXII.	Inaugurato a Palermo il nuovo terminal crociere	pag. 45
XXXIII.	IA gara le concessioni per la nuova darsena traghetti a Civitavecchia	pag. 46

Ripartenza. Il 2022 per il business dei traghetti e delle crociere è l'anno di un auspicato ritorno alla normalità dopo due anni di grande sofferenza a causa della pandemia di Covid che hanno chiuso in casa lavoratori e fermato scafi in banchina.

Le grandi navi da crociera sono tornate a salpare, il numero delle toccate nei porti italiani stanno tornando pressoché ai livelli del 2019 ma rimane ancora da raggiungere un tasso di riempimento soddisfacente per le compagnie armatoriali che già oggi non navigano più in perdita. I debiti nel frattempo però sono notevolmente saliti.

Meno hanno patito le compagnie di traghetti che comunque hanno dovuto fare i conti nel recente passato con capacità di trasporto passeggeri limitate per legge, hanno ottenuto ristori e ora confidano di poter tornare a vivere un esercizio con numeri gratificanti sia dal punto di vista delle persone e dei mezzi trasportati che dei risultati economici.

L'ultimo anno ha portato con sé un'evoluzione importante degli scenari di mercato che sono cambiati in maniera piuttosto radicale rispetto agli esercizi precedenti. Basti pensare nel settore dei traghetti al salvataggio del Gruppo Moby che ha dato vita a un'inedita alleanza con Msc e (presumibilmente) con la sua controllata Grandi Navi Veloci. Queste due compagnie nel corso dei prossimi anni porteranno sulle rotte italiane sei nuovi traghetti in costruzione in Cina. Grimaldi sta continuando a introdurre nuovi ro-ro sulle autostrade del mare e altre compagnie (Rfi, Snav, Caronte & Tourist, ecc.) hanno dato il via a programmi d'investimento che porteranno alla consegna di nuove generazioni di traghetti.

Il rinnovamento (soprattutto attraverso attività di retrofit e nuove costruzioni) del naviglio impiegato da e per i porti italiani dovrebbe vivere una nuova stagione di importante sviluppo grazie al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che ha destinato molti fondi agli investimenti in nave. La parte forse più difficile in questo momento sembra essere quella di arrivare all'aggiudicazione dei bandi e dei relativi appalti per trovare chi quei nuovi traghetti (in particolare destinati allo Stretto di Messina, alla Regione Sicilia e alla laguna di Venezia) dovrà costruirli. Alcuni cantieri anche italiani sono in prima linea.

Resilienza e ripartenza sono le parole chiave anche per il mercato delle crociere che in Italia non significa solo occupazione diretta a bordo, ma anche indiretta in banchina e nell'indotto dove un gruppo come Fincantieri rappresenta oggi il principale player mondiale nella navalmeccanica. La notizia forse più importante del biennio appena trascorso è proprio quella che il portafoglio ordini di nuove navi faticosamente conquistato dall'Italia negli anni pre-Covid è rimasto pressoché immutato. Anzi recentemente un nuovo player di mercato (Four Season Hotels & Resorts) sembra essersi aggiunto alla lunga reference list del primo costruttore navale italiano.

Questo e molto altro è ampiamente documentato, raccontato e approfondito negli articoli e nelle interviste che compongono l'edizione 2022 dell'inserto Traghetti e Crociere curato dalla redazione di SHIPPING ITALY.

Buona lettura!

Nicola Capuzzo
Direttore responsabile



Sull'Adriatico emergono opportunità e contraddizioni per il futuro del *maritime tourism*

Francesco di Cesare, Presidente Risposte Turismo

L'Adriatico e il movimento passeggeri via mare hanno un legame secolare, un "pezzo" di Mediterraneo che ha visto spostarsi sulle proprie acque persone nel corso dei secoli per ragioni economiche, politiche, a volte belliche, ma altresì romantiche, e di esplorazione, di vacanza, di svago. L'Adriatico che ha avuto in Venezia una sorta di capitale di fatto, e certamente l'elemento di maggiore attrazione, non solo da un punto di vista storico-artistico.



Francesco di Cesare

Oggi, ma forse siamo più nel giusto scrivendo ieri e oggi, questo mare sta affrontando difficoltà di varie cause e tipologie, che ne hanno impedito un'affermazione piena, rispettosa delle proprie prerogative, sul fronte del *maritime tourism*.

L'Adriatico infatti:

- ha faticato negli ultimi anni a mantenere, figuriamoci ad aumentare, dimensioni di traffico crocieristico di rilievo, esito senza dubbio da imputare all'annosa questione del porto di Venezia, con l'aggiunta di qualche altro elemento che non ha proprio favorito l'attrazione di questa tipologia di navi e relativi passeggeri. Basti pensare all'accessibilità aerea, non proprio di primissimo livello, con l'eccezione proprio di Venezia che però, nel frattempo, perde la sua centralità come home port dell'area; o a qualche, neanche poi timida, rimostranza verso gli effetti di questa forma di turismo da parte di rappresentanze della società civile – fatte proprie, o comunque interpretate, dalle locali amministrazioni pubbliche – in più di una destinazione, e, senza citare nuovamente Venezia, il riferimento potrebbe andare a Dubrovnik; o all'annosa (almeno su sponda italiana) questione dei dragaggi nei porti che hanno limitato o ritardato la possibilità di accesso e approdo di alcune navi disponibili a sviluppare itinerari in Adriatico. E la pandemia ha inferto, come è noto, un duro colpo a tutte le destinazioni crocieristiche mondiali, ma l'Adriatico sembra faticare più delle altre a recuperare quanto perduto (a fine 2022, secondo le stime di Risposte Turismo, si dovrebbero registrare circa 3 milioni di movimenti passeggeri, ancora -49% sui dati del 2019, con tutte le altre aree del Mediterraneo a fare meglio, tra cui Mediterraneo Occidentale -33% e, nonostante le tensioni geopolitiche, Nord Europa, Atlantico e Mediterraneo Orientale tra -12 e -22%, sempre sui dati del 2019);
- ha visto, in particolare negli ultimi 10 anni, una stagnazione, o quasi, nell'assetto delle dinamiche ferry, con – a meno di qualche modifica non poi così impattante – le stesse compagnie, gli stessi porti e le stesse tratte a definirne la composizione. Se si torna indietro al 2013, il primo anno di realizzazione, da parte di Risposte Turismo, dell'Adriatic Sea Tourism Report, si contava a consuntivo per il 2012 un numero di movimenti passeggeri traghetti intorno ai 16 milioni, totale raggiunto sommando la frequenza a bordo sulle tratte transnazionali che allora erano 7 (con Bari e Ancona a contendersi, tra i porti, il primato dell'area anche allora) più i non trascurabili spostamenti

tra isole anche all'interno dello stesso paese. Oggi non solo quel totale è rimasto pressoché inalterato, ma soprattutto ci sono state poche innovazioni nelle tratte e negli operatori presenti, se si esclude l'uscita dal mercato di alcuni di essi. Ma, se si vuole, quel totale movimenti passeggeri che oggi è sui livelli di dieci anni fa, nonostante lo stop pandemico, è emblematico dell'affidabilità del trasporto ferry rispetto ad altre forme di movimento nell'area (in primis quella aerea, pur al netto dei tempi di percorrenza e talvolta dal comfort di viaggio, sebbene su questo fronte alcuni armatori hanno investito molto in questi anni proprio per distinguersi con la concorrenza).

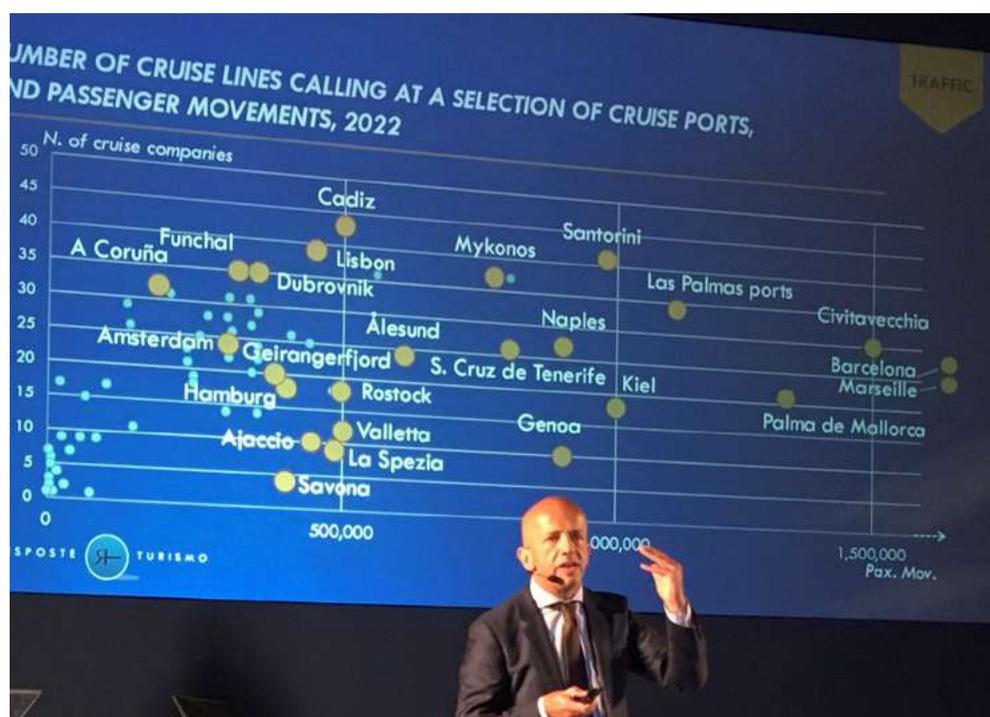
- non sembra riuscire da affermarsi, più di tanto, come destinazione di turismo nautico, nonostante una forte accelerazione negli investimenti e negli stimoli economici ed al consumo da parte di alcuni paesi della costa orientale (Croazia innanzitutto) ed un'offerta di marine, e loro servizi, piuttosto densa e, pur con spiccata differenziazione interna, sufficientemente attrezzata e completa. Dal punto di vista della domanda, e dunque della presenza di turisti della nautica, è sempre complesso fornire delle stime, per ragioni riconducibili ai diversi obblighi di notifica della propria presenza e dei propri spostamenti, ma quanto è stato possibile ricostruire in questi anni di lavoro per osservare anche questa parte del *maritime tourism* è che la durata media dei noleggi da charter nautici, le dimensioni dei gruppi che salgono a bordo, l'eterogeneità di origine della clientela e soprattutto i tassi di occupazione delle marine, non sono variati molto in questi anni. Le società di charter guardano certo con interesse a questo mare, ma gli investimenti dedicati – ad esempio quanto a centri di noleggio – non sembrano corrispondere all'interesse stesso. Le marine, come si scriveva, sono aumentate, ma contano prevalentemente su una clientela stanziale che non coincide certo con quanto può essere classificato come turismo nautico. Gli stessi operatori della distribuzione turistica non sembrano dedicarsi particolarmente a tale offerta e relativa fruizione.

Non sembra quindi azzardato poter affermare come il *maritime tourism* in Adriatico si presenti come sotto il suo potenziale: una considerazione che certo può essere letta in positivo, enfatizzando quindi le opportunità che potrebbero e potranno essere colte, ma nello stesso tempo una constatazione venata di rassegnazione, visto che negli anni poco è cambiato.

Ma dal momento che essere ottimisti non costa molto, è giusto propendere per la prima delle due opzioni e guardare ancora una volta – come certamente imprenditori, manager, professionisti e amministratori avranno fatto in passato e staranno facendo – a ciò che può essere deciso e realizzato per cambiare passo, magari puntando su alcune specificità, alcune eccellenze che potrebbero gettare sull'Adriatico una nuova positiva luce. Non sembra, però, questa eccellenza poter essere il contenimento degli impatti ambientali, la progressiva decarbonizzazione, se è vero che non v'è traccia di porto nel quale sia disponibile il *cold ironing*, così come una postazione di rifornimento navi alimentate LNG, gap certamente da colmare velocemente (e, per fortuna, investimenti in corso ve ne sono) per evitare di restare fuori dalla nuova geografia degli itinerari cruise e collegamenti ferry (ma anche, presto, dei movimenti dei grandi yacht) che si andrà a determinare.

Ma certo altri fattori non mancano, a cominciare dal patrimonio – infinito - paesaggistico, storico ed artistico che tutta la macroregione adriatica può vantare. Un patrimonio che va valorizzato e promosso meglio, e che deve essere reso accessibile da un punto di vista informativo e fisico. E qui il tema della mobilità diventa centrale, e su di essa bisognerà investire. Perché, infatti, l'attrattività dell'Adriatico come mare non può essere concepita fermandosi a quanto c'è lungo le coste (di per sé già significativo) ma va estesa al suo entroterra, rendendolo raggiungibile. Bisognerà lavorare sull'asse "mare-terra", attivando o rendendo più fitti il dialogo e la collaborazione tra chi gestisce i traffici di *maritime tourism*, chi li accoglie nei porti o nelle marine, e chi è responsabile delle varie mete e destinazioni che possono aumentare e completare la motivazione e la soddisfazione del fare una vacanza in Adriatico. Un fronte di lavoro di cui beneficerebbero non solo la nautica e la crocieristica, ma anche i traghetti, la componente che spesso viene meno legata alla dimensione turistica, e molto più a quella di trasporto. E poi, si scriveva, una accessibilità anche informativa. E qui la riflessione si sposta sul tema della promozione, tallone d'Achille del "sistema" Adriatico, se mai ve n'è uno. Al centro del progetto Adriatic Sea Forum, l'appuntamento internazionale sul *maritime tourism* lanciato da Risposte Turismo nel 2013, che giunge a Bari i prossimi 6 e 7 ottobre per la quinta edizione, vi è sempre stata la convinzione della necessità di promuovere ed affermare il brand Adriatico, un obiettivo certamente ambizioso ma senz'altro alla portata, anche seguendo le orme di altre "regioni" che sono riuscite già da tempo ad affermarsi e promuoversi come tali (si pensi, tra le altre, ai Caraibi e al Baltico) e, dunque, come somma, o combinazione se si preferisce, delle varie mete e possibilità di scoperta e vacanza lì localizzate. Ma è un lavoro che richiede tempi lunghi, un orizzonte strategico certo non di corto respiro, e di conseguenza lungimiranza, visione, prospettiva, attitudini non sempre possedute da chi poi – in primis la parte pubblica – è chiamato in causa per avviare certe azioni.

Mobilità, accessibilità, promozione, valorizzazione dell'asse mare-terra, e, non ultimo, impegno nella riduzione degli impatti ambientali. Una crescita, ancorché lenta, quantitativa e qualitativa, del *maritime tourism* in Adriatico non può che passare da queste priorità. ■



A//

Accelleron

The new face
of ABB Turbocharging



acceleron-industries.com

Acce//eron

Nel 2022 saranno 7,3 milioni i crocieristi e 4.300 toccate nave attese in Italia

Il numero di navi in circolazione sarà molto simile al pre-pandemia con quasi tutte le compagnie operative nel Mediterraneo con le loro intere flotte ma ancora lontana risulterà invece la piena occupazione a bordo



Nel 2022 il traffico crocieristico continuerà a recuperare volumi: Risposte Turismo stima in oltre 7 milioni i movimenti passeggeri quest'anno grazie a oltre 4.300 toccate nave in più di 50 porti italiani. Se le previsioni verranno confermate si tratterà di una crescita del +180% sul 2021. Resta consistente, ma si va dunque contraendo, il gap sui numeri registrati nell'anno record 2019: il corrente anno si potrebbe chiudere a -39% passeggeri movimentati e -12% toccate nave rispetto all'ultima stagione pre-pandemia. In linea con le stime, il 2021 si è chiuso con 2,6 milioni di passeggeri movimentati (+304% sul 2020, quando i porti operativi furono solo 24) e il primato italiano per Civitavecchia con 519.060 crocieristi.

Secondo Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, "la vacanza in crociera è un prodotto che continua a piacere, supportato da investimenti mirati assicurati da compagnie, porti e altri operatori coinvolti dal business. L'aver operato anche in mesi particolarmente complessi ha rappresentato la principale vetrina per consolidare il prodotto, in primis verso la clientela già affezionata e le novità di navi, format, itinerari che le compagnie continuano ad annunciare, supporteranno tale traiettoria in un anno che dovrebbe vedere il quasi completo deployment delle flotte nel Mediterraneo".

Le previsioni 2022. Nel suo rapporto Risposte Turismo scrive che, proprio con riferimento alla stagione in corso, "le previsioni – al netto di non auspicabili aggravarsi delle problematiche geopolitiche o di una recrudescenza pandemica – confermano un netto consolidamento della ripresa e crescita del traffico nazionale rispetto al 2020 e al 2021, trainata soprattutto da un progressivo ritorno all'operatività di più navi e a un più alto tasso di riempimento delle stesse, navi che scaleranno in più porti italiani (alcuni dei quali senza traffico da due anni). Se le previsioni verranno rispettate, saranno 7,3 milioni i crocieristi movimentati con oltre 4.300 accosti in più di 50 porti italiani".

Il numero di navi in circolazione nei porti italiani sarà già molto simile al pre-pandemia con quasi tutte le compagnie operative nel Mediterraneo a operare con le loro intere flotte. Ancora lontana invece, la piena occupazione delle navi da parte dei crocieristi, complice uno scenario geopolitico complesso che ha ridotto la completa ripresa della movimentazione dei flussi turistici internazionali. "Si va dunque contraendo il gap sui volumi registrati nell'anno record 2019 (-39% passeggeri movimentati e -12% toccate nave) ma, se si pensa che in pre-pandemia il volume atteso a fine 2020 sarebbe stato di oltre 13 milioni, i 7,3 milioni sono solo un parziale recupero

del crollo del traffico” spiegano gli estensori del rapporto.

Le classifiche 2022. Con Civitavecchia saldamente primo porto crocieristico italiano, quest’anno saranno Genova e Napoli a contendersi secondo e terzo posto. Nella top 10 italiana tornerà a esserci Livorno e saranno significative le crescite in altri porti tra cui Ravenna, Catania, Olbia e Brindisi. La Liguria e la Sicilia saranno le uniche regioni a contare su più porti nella top 10 (rispettivamente tre e due) mentre a fine anno dovrebbero essere 16 i porti italiani a riuscire a movimentare oltre 100.000 movimenti passeggeri.

Una panoramica globale. Secondo le stime di Risposte Turismo, i clienti crocieristi a livello globale sono crollati a 3,6 milioni (-50% rispetto al 2020, anno in cui si era navigato a pieno regime nei primi mesi dell’anno, e -88% rispetto all’anno record 2019, in cui i crocieristi sfiorarono i 30 milioni nel mondo). Ci si attende un 2022 in forte crescita, con quasi tutte le compagnie tornate attive e supportata dalle consegne di nuove navi: tra il 2022 e il 2027 verranno varate 78 nuove navi per 180.000 posti letto addizionali.

Top 20 Mediterraneo nel 2021. La classifica dei porti mediterranei per traffico passeggeri vede affiancate nel 2021 al primo posto Barcellona e Civitavecchia (rispettivamente 520.854 e 519.060, con +156% e +151% sul 2020). Al terzo posto Genova (+218% sul 2020), seguita da Marsiglia (351.000 passeggeri) e Palma de Mallorca (344.000). Anche quest’anno la classifica nei primi 20 posti vede l’inclusione di 9 porti italiani, contro i 4 spagnoli e i 5 greci. A livello regionale nel 2021. Anche nel 2021 la Liguria si è confermata prima regione per quota di passeggeri movimentati a livello regionale, distaccandosi dal Lazio: se quest’ultimo ha registrato 519.579 passeggeri (+151%) con 279 toccate nave (+224%), la Liguria ne ha movimentati più di 700.000 (169%) con 280 accosti (191%). Il terzo posto è mantenuto dalla Sicilia, con quasi 370.000 passeggeri (+271%) e 287 toccate nave (+348%). Il Veneto, che nel 2019 era in terza posizione, scende invece alle ultime posizioni. Rispetto al 2020, tutte le regioni hanno accolto traffico crocieristico, seppur con volumi diversi. Resta evidente la concentrazione di traffico, con le prime tre regioni a detenere il 61% del totale e le prime cinque l’83%.

Le classifiche degli homeport e dei porti di transito nel 2021. Genova è il porto che ha visto coinvolti il maggior numero di crocieristi in operazioni di imbarco-sbarco, pari a 228.279; segue Civitavecchia, con 179.621 imbarchi-sbarchi, e Bari con 109.630. I primi tre porti in classifica hanno concentrato il 53% delle operazioni di imbarco-sbarco, mentre i primi 5 (incluso quindi anche Bari e Trieste) arrivano al 73%. Sono 6 i porti che registrano più imbarchi-sbarchi che transiti. Venezia mantiene il primo posto come quota percentuale di passeggeri imbarcati-sbarcati rispetto al totale (84,7%) pur a fronte nel 2021 di valori assoluti molto contenuti.

Riguardo ai crocieristi in transito, Civitavecchia mantiene il primo posto con 339.439 passeggeri, seguito da Napoli (189.065) e Genova (188.107). Proprio il rapporto tra storici homeport e porti crocieristici di transito ha visto nel biennio 2020 e 2021 alcune novità generate dalla possibilità di imbarcarsi e sbarcare in un maggior numero di porti, elemento questo confermato anche per quest’anno così da facilitare la clientela nel ridurre gli spostamenti.

“A di là dell’incidenza di fattori esogeni che possono modificare anche sostanzialmente lo scenario e, di conseguenza, i volumi di traffico ed economici, quello che oggi conta” secondo Francesco di Cesare “è prepararsi ad affrontare adeguatamente il passaggio di navi e passeggeri quando torneranno, cosa che certamente accadrà, ai volumi pre-pandemia. Sarà l’occasione per farlo con strumenti diversi, con un’attenzione diversa a una serie di variabili oggi centrali negli equilibri socio-economici (dagli impatti ambientali alla crescita sostenibile alla felice coabitazione di residenti e turisti nelle destinazioni, e altro ancora), per segnare un cambio di passo rispetto al passato provando a trarre quantomeno un vantaggio dagli episodi negativi che hanno messo in difficoltà il comparto crocieristico e, più in generale, l’industria turistica mondiale”. ■

Tabella 3 – Il traffico crocieristico per Autorità di Sistema Portuale, 2021, valori assoluti, quote percentuali

Autorità di Sistema	2021		Distribuzione %	
	Passeggeri movimentati	Toccate nave	Passeggeri movimentati	Toccate nave
ADSP DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE	592.026	208	23,6%	15,1%
ADSP DEL MAR TIRRENO CENTRO SETTENTRIONALE	530.937	277	20,4%	18,1%
ADSP DEL MAR TIRRENO CENTRALE	263.435	172	10,5%	12,5%
ADSP DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE	238.525	107	9,5%	7,8%
ADSP DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE	219.874	125	8,8%	9,1%
ADSP DELLO STRETTO	156.496	73	6,2%	5,3%
ADSP DEL MAR LIGURE ORIENTALE	107.820	59	4,3%	4,3%
ADSP DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE	107.083	104	4,3%	7,6%
ADSP DEL MAR IONIO	80.309	28	3,2%	2,0%
ADSP DEL MARE DI SARDEGNA	65.875	59	2,6%	4,3%
ADSP DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE	59.138	70	2,4%	5,1%
ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRALE	37.396	28	1,5%	2,0%
ADSP DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE	29.115	33	1,2%	2,4%
ADSP DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE	14.187	21	0,6%	1,5%
ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE	1.554	8	0,1%	0,6%
ADSP DEL MARE TIRRENO MERIDIONALE E IONIO	465	1	0,0%	0,1%
Totale Autorità di Sistema Portuale	2.504.235	1.373	99,2%	97,9%
TOTALE ITALIA	2.604.895	1.530	100%	100%

“Nel 2023 le crociere in Italia torneranno a quota 12 milioni di passeggeri”

Secondo le previsioni di Cemar Agency Network già quest’anno si assisterà a un recupero delle toccate ai livelli pre-pandemia (-1,4%) e dei crocieristi (-26%)



Italia delle crociere torna a crescere, dopo due anni di forti difficoltà dovute alla pandemia. Analizzando la programmazione degli itinerari, si osserva in prima battuta una crescita esponenziale nel numero di toccate delle navi da crociera nei porti italiani che riallinea il trend a quello della stagione 2019. Questo è ciò che emerge dalle previsioni 2022 e 2023 per il settore crocieristico nei porti italiani appena diffuse da Sergio Senesi, presidente di Cemar Agency Network di Genova, durante la fiera Seatrade Cruise Global in corso a Miami. “In Italia le crociere tornano finalmente a crescere, in termini sia di toccate navi che di passeggeri movimentati” ha dichiarato Senesi. “Dalle previsioni per il 2022 e il 2023 abbiamo ricevuto segnali incoraggianti. Oggi, dopo due anni di pandemia, la crociera è infatti considerata la soluzione più sicura per le vacanze, grazie ai protocolli sanitari applicati dalle compagnie”.

Secondo le previsioni di Cemar Agency Network, al termine del 2022 saranno circa 8,8 milioni i passeggeri movimentati nei porti italiani (+340% rispetto al 2021 e -26% rispetto al 2019); le toccate nave saliranno invece a 4.824 unità, riportando questo dati ai livelli prepandemia (4.895 nel 2019). Saranno infine 157 le navi in transito nelle acque italiane in rappresentanza di 48 compagnie di navigazione. In base alle prime valutazioni, la crescita esponenziale proseguirà anche nel 2023. Secondo le proiezioni i passeggeri movimentati supereranno i 12 milioni ritornando finalmente ai livelli record del 2019.

Secondo le statistiche diffuse un mese fa invece da Risposte Turismo nel 2022 il traffico crocieristico nei porti italiani è stimato in oltre 7 milioni di passeggeri mentre oltre 4.300 dovrebbero essere le toccate nave in più di 50 porti italiani.

Ritornando al 2022, secondo Cemar saranno 75 i porti italiani coinvolti nel traffico crocieristico. Proseguirà il primato di Civitavecchia, seguita da Genova e Napoli, mentre spicca la decrescita di Venezia: il blocco dello scalo e il ritardo nelle soluzioni alternative ha provocato l’allontanamento delle compagnie di crociera, a favore dei porti di Trieste e Ravenna.

Tra le Compagnie che nel 2022 movimenteranno il maggior numero di passeggeri nei porti italiani, il podio è occupato da Msc Crociere, Costa Crociere e Norwegian Cruise Line, seguite da Royal Caribbean e Celebrity Cruises. Il numero di passeggeri movimentati è stato calcolato sul numero di posti letto bassi (cabina doppia).

I mesi più trafficati saranno quelli di Ottobre (706 scali), maggio (660 scali), settembre (615 scali) e Luglio (573 scali). Il giorno di picco dovrebbe essere domenica 9 ottobre con 35 navi ormeggiate nei porti italiani e oltre 82.000 passeggeri movimentati in una sola giornata.

Per il traffico crocieristico su base regionale, La Liguria si conferma prima in classifica, oltre a essere la regione in cui si concentra l’83% delle agenzie che gestiscono gli scali delle navi in tutti i porti d’Italia, seguita da Lazio, Sicilia e Campania.

Questo il commento riepilogativo di Sergio Senesi: “L’Italia si riconferma prima destinazione crocieristica del Mediterraneo, con ulteriori spazi di crescita per il biennio 2022-2023 che è appena iniziato e che sarà caratterizzato dalla consegna di nuove navi, sempre più green. Le previsioni positive non ci devono indurre ad abbassare la guardia: resta per esempio l’incognita Venezia, che ad oggi non è stata risolta e che crea forti dubbi in termini di programmazione su tutto il Mar Adriatico”. ■

Traffico marittimo passeggeri in Italia: traghetti tornati ai livelli del 2019

Publicato il report del Mims che mostra l'andamento dei diversi comparti nei primi sei mesi del 2022



Anche il secondo report trimestrale elaborato dall'Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del Covid-19 nato in seno al Mims, relativo al secondo trimestre del 2022, mostra una forte crescita dei flussi di mobilità per tutte le modalità di trasporto rispetto all'analogo periodo del 2021.

Per quel attiene in particolare quella marittima, l'analisi evidenzia una decisa progressione rispetto al 2021. Il traffico dei traghetti è infatti in aumento dell'84% e quello delle crociere addirittura del 573% rispetto al periodo aprile - giugno 2021. Solo i primi si posizionano però sopra i livelli pre-pandemici (+7% rispetto al secondo trimestre 2019), mentre il segmento delle 'navi bianche' resta inferiore del 59% a quello dello stesso periodo di tre anni fa (ma comunque in miglioramento, dato che nel primo trimestre il divario era del 68%).

Un primo bilancio sull'andamento del settore dei trasporti in Italia nel 2022 è stato tracciato dal report trimestrale dell' 'Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del Covid-19', nato in seno al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Lo studio evidenzia una forte crescita dei flussi per tutte le modalità di trasporto rispetto all'analogo periodo del 2021, mentre il confronto con il 2019 rimanda un quadro più articolato.

Guardando ai traffici stradali di veicoli pesanti, questi risultano "stabilmente superiori" a quelli dei livelli del pre-pandemia (+5% per rilevazioni Anas e +2% per quelle di Autostrade), nonché rispetto al primo trimestre 2021 (+9% e +7% rispettivamente). Restando nell'ambito del trasporto merci, quello aereo continua a essere in espansione e chiude così il primo trimestre 2022 con un aumento del 5% sullo stesso periodo del 2019, nonché con un incremento del'8% su quello del 2021. Il comparto registra tuttavia un rallentamento, dato che in particolare a marzo la domanda è stata solo del 2% superiore a quella dello stesso mese di due anni prima, a fronte del +4% rilevato a dicembre.

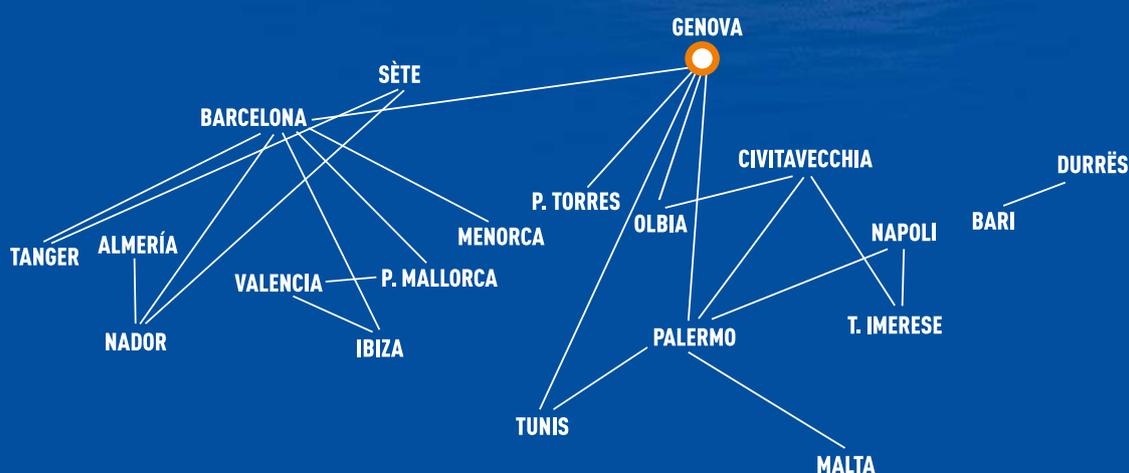
La domanda di trasporto via mare di passeggeri merita particolare attenzione. I dati (riferiti in questo caso al primo bimestre) evidenziano per i traghetti una crescita del 32% sui primi due mesi del 2021; questo andamento porta il comparto ad attestarsi sugli stessi livelli (0% di variazione) del 2019. In particolare a febbraio i volumi sono stati del 4% superiori a quelli del 2019. Va rilevato tuttavia che anche questo dato rappresenta un arretramento rispetto al dicembre 2021, quando la domanda era superiore del 10% a quella dello stesso mese nel 2019.

Diverso il discorso per quel che riguarda il traffico crocieristico. Nel bimestre la domanda è risultata in aumento del 140% rispetto ai primi due mesi del 2021 ma ancora inferiore del 75% a quella dello stesso periodo del 2019. A febbraio in particolare il disavanzo era del 79%, quindi più pesante del -74% rilevato a dicembre.

Tra i vari trend presentati nel report vale la pena infine citare quello relativo agli spostamenti per acquisti di prima necessità, che nel trimestre risultano in aumento del 12% rispetto ai primi tre mesi del 2021. Una tendenza che potrebbe indicare anche di rimando un rallentamento delle vendite tramite e-commerce. ■



TRAGHETTI PER: SICILIA, SARDEGNA, BALEARI,
TUNISIA, MAROCCO E ALBANIA.



Quest'estate viaggia in Sicilia e Sardegna: fino al 20% di sconto.

Per viaggi fino a settembre 2022. Disponibilità limitata.

Info e prenotazioni: www.gnv.it - 0102094591 - agenzie di viaggio

Va a rilento l'ammmodernamento della flotta 'pubblica' di traghetti in Italia

Il rinnovo della flotta navale italiana dedicata al trasporto pubblico locale dovrà attendere.

Budget ritenuti insufficienti, condizioni contrattuali considerate inadeguate, ma con ogni probabilità anche il clima di incertezza seguito allo scoppiare della guerra in Ucraina, con tutte le relative conseguenze, stanno tenendo alla larga i costruttori navali dal farsi avanti in diverse delle gare avviate in Italia da enti o società pubbliche per la realizzazione dei loro traghetti.

Ne sanno qualcosa, tra gli altri, Rfi, la Regione Siciliana e quella del Veneto.

La controllata di Ferrovie dello Stato, che puntava a far **realizzare tre mezzi veloci dual fuel** per l'attraversamento dello Stretto, dopo il **fallimento della prima procedura** ha dovuto ridimensionare le sue aspettative dedicando lo stesso budget alla **costruzione di due sole unità**.

Qualcosa di simile ha fatto la Regione Siciliana, che dopo una **prima gara andata deserta** per la costruzione di due traghetti dual fuel (per le tratte Trapani - Pantelleria e sulla Porto Empedocle - Lampedusa), con uno stanziamento di 65 milioni a nave, ha deciso di puntare alla realizzazione di una sola unità (tenendo la seconda per una eventuale opzione) **alzando l'importo a 100 milioni per nave**. Una mossa che però in quel caso si è rivelata ancora insufficiente dato che anche quel bando (forse però anche per ragioni legate alla stesura del contratto) non ha avuto successo, portando quindi l'ente all'ultima procedura avviata pochi giorni fa, che alza **ulteriormente l'importo a 120 milioni per nave**.

Entrambe le gare - quella della Regione Siciliana e quella di Rfi - al momento sono aperte ma la chiusura dei bandi è attesa a breve (rispettivamente il 15 e il 30 settembre). Sarà interessante vedere se questi nuovi tentativi avranno finalmente successo, ma soprattutto quale operatore avrà ritenuto di avere le spalle sufficientemente larghe da farsi avanti (per la gara siciliana circola tra gli interessati il nome di Fincantieri, che **ha confermato di star valutando il progetto**).

Quanto a Rfi, va rilevato che il nulla di fatto sull'appalto per la realizzazione dei mezzi dual fuel si somma a quello che incassato solo poche settimane prima per la costruzione del traghetto, pure a doppia alimentazione, da utilizzare trasporto di passeggeri, carrozze e carri ferroviari nello Stretto di Messina e di carri ferroviari per il collegamento fra Sicilia e Sardegna (Golfo Aranci).

La controllata di Fs, che **dava per fatta l'assegnazione della commessa a Hijos de J. Barreras**, ha dovuto registrare il 'voltafaccia' del cantiere spagnolo, che non avendo presentato la documentazione definitiva entro i termini previsti vi ha di fatto rinunciato **facendo saltare l'aggiudicazione**. Anche in questo caso si attende ora l'emanazione di un nuovo bando.

La situazione è solo di poco migliore in Veneto, la seconda regione (insieme a quella Siciliana) ad avere avviato il proprio piano di rinnovo della flotta navale dedicata al trasporto pubblico locale, nel suo caso nella Laguna di Venezia. Dopo una partenza sprint (con la gara e poi **l'aggiudicazione a Siman** della costruzione di 12 battelli), anche lì l'iter si è poi arenato. La procedura finora economicamente più consistente - 12 milioni di euro per un ferry bidirezionale - è **infatti andata deserta** e si attende ora un nuovo bando. Lo stesso si è verificato nel caso della gara per la costruzione altri due motobattelli (foranei ibridi di serie 400/H): la prima edizione della gara si è conclusa con un nulla di fatto, e si attende ora l'esito della nuova procedura approntata da Actv (che sta gestendo il programma di rinnovo) con importo rialzato (da 5,6 a 6,618 milioni di euro).

Vanno un po' meglio invece le procedure (più contenute per importi e tipo di lavorazioni) avviate per l'ammmodernamento di unità già esistenti. Dopo alcuni passi falsi, Navigazione Laghi (ente governativo che si occupa della mobilità nei territori dei laghi Maggiore, di Garda e di Como) è riuscita ad assegnare i lavori che **interessarono le sue motonavi Iris e Adamello**, che verranno rispettivamente 'ibridate' dalla società spezzina Casa del Motore di G. Argilla Srl e da una Rti composta da Abb e dalla genovese Rm Srl. ■



Vago: “Cina chiusa, prenotazioni last minute ma riempimento navi oltre il 70%”

Il presidente di Clia e di Msc Crociere analizza il mercato spiegando come la tecnologia sta aiutando a gestire un mercato in profondo cambiamento. Semi-normalità attesa nel 2023



Pierfrancesco Vago

Riempimento navi sopra il 70%, prenotazioni last-minute, Cina chiusa e speranza di un ritorno alla semi-normalità nel 2023. E' questa la foto della crocieristica mondiale scattata per SHIPPING ITALY da Pierfrancesco Vago, presidente di Clia e di Msc Crociere, a margine del Clia European Summit di Genova.

“Attualmente il tasso di riempimento delle navi è oltre il 70%” ma “la curva delle prenotazioni è molto sotto data perchè la situazione geopolitica ritarda le scelte” dei viaggiatori ha spiegato il manager nonché genero di Gianluigi Aponte, fondatore di Msc. “Se guardiamo indietro abbiamo avuto la difficile situazione sanitaria, poi la variante Delta, poi l’Omicron, a febbraio eravamo pronti a ripartire ed è arrivata la guerra in Ucraina e questo ha ritardato il tutto. Però nel consumatore vediamo la voglia di tornare a fare le vacanze. C’è molta speculazione, c’è inflazione, c’è rincaro di tutto e lo vediamo tutti i giorni per tutto”. Nonostante ciò Vago non perde l’ottimismo: “La crociera funziona ed è molto richiesta perché da una parte ti riporta a uscire e dall’altra perché ha ancora un vantaggio economico importante» rispetto ad altri tipi di vacanze. “Le mie economia di scala come compagnia e il mio potere d’acquisto lo passo al consumatore finale”.

Proseguendo nella sua disamina il presidente di Msc Crociere e di Clia aggiunge: “Osserviamo grandi curve di prenotazioni, stiamo facendo dei numeri mai visti sotto data, neanche nel 2019; non riusciremo a riempire le navi al 100% perchè manca la tempistica. Come supportiamo questa elevata domanda dell’ultimo minuto? Facendo grande ricorso a tecnologia e digitalizzazione che è la parola chiave. Molti crocieristi, il consumer, prenota direttamente la vacanza sul sito o tramite call center. Con la tecnologia stiamo supportando questa domanda che è impazzita, in alcuni momenti è superiore a quella del 2019. Stiamo facendo dei numeri in Italia, in Spagna e in Europa in generale che non abbiamo mai fatto nel sottodata».

A proposito delle prospettive future dei tempi necessari per una ripresa completa del comparto Vago risponde così: “Dobbiamo capire come andrà questo trend di prenotazione sottodata che non aiuta il totale riempimento delle navi, poi vedremo come sarà l’inverno per poi programmare il 2023. Stiamo parlando di una situazione molto dinamica, il mondo è cambiato tantissimo, ma speriamo di avere una semi-normalità e tornare a un 2023 con il 100%. Questo è il nostro auspicio”.

Praticamente ‘fuori uso’, e non si sa quando tornerà in servizio, il mercato dell’Estremo Oriente. “La Cina fa storia a sè, è chiusa. Molto difficile da capire. Hanno i loro concetti su come trattare la pandemia, con la strategia Covid-zero, in maniera un po’ differente dal resto del mondo. C’è un grosso interesse invece verso il Giappone perchè hanno capito che la crociera, la bolla, consente di partire dal mio territorio che è il Giappone, andare per mare, magari toccare la Corea ma senza sbarcare per poi ritornare in Giappone. Perchè la nave stessa è una destinazione. Quindi crociere per i giapponesi praticamente in territorio solo giapponese. L’Australia ha riaperto e stiamo vedendo anche lì una ripartenza ma la vera domanda riguarda la Cina e per il momento non si vede una luce alla fine del tunnel”.

Durante il suo discorso introduttivo in apertura del Clia European Summit l’accento è stato posto da Vago in particolare **sulla sostenibilità della crocieristica e sulla necessità di supporto dai decisori politici e di sviluppo di progetti nei porti a terra.** ■

“Se non abatteremo le emissioni le navi da crociera non saranno più accolte nei porti”

Il vertice di Clia e delle compagnie crocieristiche a confronto sulle principali criticità da affrontare nel mercato delle vacanze a bordo



“Le crociere non sono un servizio essenziale, sono un’attrazione turistica. Se non saremo in grado di eliminare completamente le emissioni le navi da crociera fra qualche tempo non saranno più benvenute nei porti e nelle destinazioni turistiche”. Il messaggio più forte e chiaro è stato lanciato, in occasione del primo Clia Europe Summit, da Marie Caroline Laurent, direttore generale per l’Europa dell’associazione mondiale delle compagnie crocieristiche,

Durante la sessione intitolata “The future of the Cruise Industry in Europe”, quello della sostenibilità del business, **come ampiamente spiegato anche da Pierfrancesco Vago durante il suo discorso introduttivo**, è stato senza dubbio il tema di maggiore interesse e urgenza per lo sviluppo del mondo delle crociere nel medio e lungo termine. Uno dei motivi per cui Clia ha deciso di organizzare in prima persona questo evento, che sarà ripetuto nel 2024 sempre a Genova e che ad anni alterni si terrà in Nord e Sud Europa (andando a ‘competere’ con il Seatrade Europe e Seatrade Med), è proprio la volontà di sollevare e affrontare temi di rilevanza politica ed economica. Il più importante in questo periodo per il mondo delle crociere è proprio la sostenibilità ma non è l’unico.

Durante la tavola rotonda che ha visto la partecipazione dei top manager di alcune delle maggiori compagnie di navigazione attive sul mercato, Roberto Martinoli (Silversea) ha in primis ringraziato la Grecia “per aver accolto le navi da crociera l’anno scorso quando nessuno apriva i porti a questo mercato che invece ha potuto così dimostrare di sapere ripartire in sicurezza”. Michael Thamm (Costa Crociere) ha ricordato i 6 milioni di euro investiti dalla sua compagnia per migliorare l’operatività della flotta e ha sottolineato quella che secondo lui è stata la lezione da apprendere durante la pandemia: “Ci ha insegnato una volta di più che dobbiamo lavorare tutti insieme. Se le navi non salpano, i passeggeri non s’imbarcano e le conseguenze si sentono a cascata in tutta la industry, comprese le destinazioni turistiche”. Gianni Onorato (Msc Crociere) ha posto in evidenza il dato secondo cui 500 euro per passeggero sia la spesa media di ogni crocierista a Barcellona “Un valore che non può non essere tenuto in dovuta considerazione”. Oltre a ciò il vertice di Msc Crociere ha aggiunto il tema della scoperta e della valorizzazione di destinazioni alternative: “Se a un passeggero propongo Thessaloniki o Santorini sceglierà sicuramente Santorini per cui bisogna investire per fare conoscere e promuovere anche destinazioni. In Italia nell’ultimo anno abbiamo scalato con grande soddisfazione nuovi porti come Taranto e Siracusa. Erano scali che Msc non toccava prima della pandemia”.

C’è poi un delicato tema riguardante gli spostamenti degli equipaggi. “Il problema trae origine soprattutto dal rilascio dei Visti; procedure molto complicate che limitano il reclutamento degli equipaggi per le navi” ha sottolineato Martinoli, aggiungendo come “le limitazioni anche al trasporto aereo non aiutano”. La conseguenza, comune a molte compagnie, è la carenza di personale disponibile a bordo. Onorato a questo proposito ha posto l’accento sul fatto che appare insufficiente il personale in forza alle ambasciate per svolgere le pratiche necessarie.

Fra le altre criticità con cui il comparto si trova a dover fare i conti c’è poi il caro energia (leggasi anche caro carburante) e la disruption delle catene logistiche globali, comprese quelle riguardanti forniture ai cantieri navali e approvvigionamenti. “Flessibilità e ricerca di soluzioni alternative sono state alcune delle maggiori sfide da affrontare durante la pandemia” ha dichiarato il numero uno di Silversea, che ha spiega-

to come la sua compagnia abbia “dovuto cambiare il modo di fare business” e privilegiato “gli approvvigionamenti locali”.
 Un messaggio di ottimismo (condiviso) è arrivato da Thamm: “Ora non vediamo nuovi ordini per navi ma quando il mercato riprenderà a lavorare regolarmente torneremo a vedere anche nuovi investimenti. Il mercato del turismo non si ferma”.
 Ugo Salerno (Rina) ha condiviso le parole pronunciate da vago durante il proprio discorso secondo cui “oggi ci sono molte tecnologie disponibili per decarbonizzare il trasporto marittimo ma per poter funzionare lo shipping ha bisogno del supporto delle banchine e delle attività a terra. Senza il giusto supporto a terra le tecnologie disponibili non sono applicabili (ammoniaca, idrogeno, metanolo e altre)”. Il numero uno di Costa su questo ha precisato che “si potrebbero convertire navi ma per poterlo fare serve un quadro regolatorio chiaro e definito”.
 Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, ha arricchito la sessione mattutina del Clia Europe Summit mostrando come “il 2022 dovrebbe chiudersi con oltre 38 milioni di movimenti passeggeri nei porti dell’area Mediterranea”. ■



Marie Caroline Laurent - Clia

ALOCIN
 MEDIA
 SRL

IL GRUPPO EDITORIALE
 SPECIALIZZATO
 NELL'INFORMAZIONE B2B
 SU SHIPPING,
 CARGO AEREO,
 LOGISTICA
 E SUPER YACHT



SCOPRI LA NOSTRA
 PROPOSTA
 DI CONTENUTI
 VERTICALI SUL **WEB**,
 SUI **SOCIAL**
 E ISCRIVENDOTI
 ALLE **NEWSLETTER**.
 LE TUE **NEWS**
QUOTIDIANE
 SONO
 A PORTATA DI UN
 CLICK SU PC E MOBILE.

SHIPPING ITALY.IT
 SUPER YACHT
 AIRCARGOITALY
 SUPPLYCHAINITALY





OSSH NETWORK

INTEGRATED LUMINOUS INTELLIGENT HANDLES SYSTEM FOR FIRE DOORS



razetocasareto.com

Manfredi Lefebvre d'Ovidio ufficializza il ritorno nelle crociere con Crystal Cruises

Confermato l'acquisto delle due navi che torneranno a operare nel 2023 dopo un profondo intervento di refitting



Manfredi Lefebvre d'Ovidio

RA&K Travel Group, compagnia di viaggi di proprietà di Geoffrey Kent e Heritage (la holding presieduta da Manfredi Lefebvre d'Ovidio), ha ufficialmente annunciato l'acquisto delle navi da crociera **Crystal Serenity** e **Crystal Symphony** al prezzo complessivo di 128 milioni di dollari. Le due navi rientreranno in servizio nel 2023 dopo un profondo intervento di refitting e opereranno con il marchio "Crystal Cruises", anch'esso appena acquisito dal fallimento del gruppo Genting Hong Kong. Confermate, dunque, le **anticipazioni riportate da SHIPPING ITALY lo scorso 16 Giugno**.

"Sono entusiasta di iniziare questo nuovo capitolo e di tornare in un settore che ha sempre avuto e avrà sempre un posto speciale nel mio cuore. Trentacinque anni fa la mia famiglia ha acquisito il controllo di Sitmar Cruises, costruendo tre delle prime navi da crociera appositamente costruite, e 30 anni fa la mia famiglia è stata pioniera di un nuovo modo di fare crociera. Il nostro obiettivo era quello di offrire la migliore esperienza, coccolando gli ospiti di tutto il mondo con un servizio di maggiordomo 24 ore su 24 ed esperienze culinarie straordinarie. Vendere l'attività crocieristica che apparteneva alla mia famiglia da un quarto di secolo è stata una decisione difficile, perché sapevo che questo settore mi sarebbe mancato immensamente. Pertanto, quando si è presentata l'opportunità di acquisire Crystal Cruises, non ci ho pensato due volte. Avere accanto a me il mio incredibile amico e leader ispiratore Geoffrey Kent rende questa impresa ancora più piacevole" ha dichiarato Manfredi Lefebvre d'Ovidio, co-presidente di A&K Travel Group Ltd., Crystal Cruises e Abercrombie & Kent.

Sitmar era l'acronimo di Società Italiana Trasporti Marittimi, mentre nel 2019 lo stesso imprenditore di stanza a Montecarlo ha venduto Silversea al Gruppo Royal Caribbean.

"Anche se sembra ieri, sono passati 30 anni da quando la famiglia Lefebvre e io abbiamo fatto la nostra prima nave insieme... Da allora Manfredi e io siamo grandi amici e soci in affari. L'idea di combinare l'impareggiabile servizio di bordo per cui Crystal Cruises è nota, con le straordinarie esperienze su misura che Abercrombie & Kent ha offerto con successo ai suoi ospiti negli ultimi 60 anni, mi riempie di entusiasmo e orgoglio" ha aggiunto Geoffrey Kent, co-presidente di A&K Travel Group Ltd. e Crystal Cruises, nonché fondatore, co-presidente e amministratore delegato di Abercrombie & Kent.

Crystal Cruises e Abercrombie & Kent faranno capo a Cristina Levis, amministratore delegato di A&K Travel Group Ltd., che ha commentato: "Il mio ritorno alle crociere di lusso dopo cinque anni mi fa rivivere tante emozioni. È un immenso privilegio servire questi due incredibili marchi che negli ultimi decenni hanno rivoluzionato più volte il settore dei viaggi. Manfredi, Geoffrey e io non vediamo l'ora di dare il benvenuto a bordo ai fedeli ospiti di Crystal e Abercrombie & Kent, così come a coloro che sono alla ricerca di gratificanti esperienze di lusso". A&K Travel ha inoltre dichiarato di aver stretto una partnership con VShips Leisure per la gestione delle navi. ■

Rosso da 1,3 Mld per Costa Crociere; a gennaio incassati 500 Mln da Carnival

Nell'esercizio 2021 la società genovese ha anche trasferito il controllo di Ecospray e diversi immobili situati a Genova



Si è chiuso con perdite prevedibilmente ancora molto pesanti (1,321 miliardi di euro, leggermente meglio di **quelle per 1,465 dell'anno prima**) il bilancio 2021 di Costa Crociere, che considera il 12 mesi compresi tra l'1 dicembre 2020 e il 30 novembre 2021.

Il valore della produzione risulta più che dimezzato da quello del 2020, scendendo da 1,2 miliardi a 524,9 milioni (a causa dello stop alle attività che ha dispiegato i suoi effetti su più mesi), mentre i costi operativi sono stati contenuti, passando da 2,683 a 1,878 miliardi. Anche le prospettive all'orizzonte non sono rosee. Pur tra molte incertezze, la società non nasconde di aspettarsi una perdita netta anche per il 2022, ma anche per quest'anno non mancherà il sostegno della azionista Carnival Corporation & Plc, che ha garantito il suo impegno per la continuità aziendale anche nei 12 mesi successivi alla chiusura del bilancio tramite "supporto finanziario e/o contributi in conto capitale". Un primo contributo, del valore di 500 milioni, è arrivato già nel gennaio di quest'anno.

Sull'andamento dell'esercizio non sono esclusi inoltre impatti negativi, seppure limitati, della guerra in Ucraina; sia per quel che riguarda l'operatività nel Baltico sia per le prenotazioni dai paesi coinvolti. In particolare Costa Crociere ha evidenziato che dal mercato russo e ucraino era atteso il 2% dei ricavi del 2022.

Dall'ultimo bilancio d'esercizio si apprende inoltre che a fine esercizio 2021 sono state svalutate a bilancio alcune navi: Costa Fortuna (per 70,15 milioni), AidaAura (per 84,47 milioni), AidaVita (per 38,77 milioni) e AidaMira (per 19,84 milioni). Quest'ultima peraltro risulta già essere stata ceduta (**ad Ambassador Cruise Line**) e uscirà dalla flotta nel 2022. Stessa sorte è toccata durante il 2021 ad AidaCara, mentre nel corso del nuovo esercizio la nuova Costa Firenze ha fatto il suo ingresso in flotta. Nel 2022 sono inoltre già entrate in servizio Costa Toscana e AidaCosma (battezzata pochi giorni fa ad Amburgo). Sempre in relazione ai movimenti della flotta, si segnala infine anche il trasferimento di un'unità, tuttora in costruzione, per Aida (la terza della classe Helios) a Carnival Cruise Line.

Nel corso dei 12 mesi passati la flotta di Costa Crociere è stata inoltre oggetto di lavori di ammodernamento e migliorie, che però sono stati pari 'solo' a 12,9 milioni circa.

Significative infine diverse dismissioni messe a segno sempre nel corso dell'ultimo anno. Costa Crociere ha infatti ceduto un'ulteriore quota di Ecospray, perdendo quindi il controllo diretto della società, di cui ora detiene il 12,67%. Nel dettaglio, il 6,3% è passato al socio di minoranza, mentre l'altro 31,8% è stato ceduto a Piccapietra Finance Srl, società controllata al 100% da Carnival Plc costituita nel 2021. Alla newco Costa Crociere ha 'trasferito' anche parte del suo patrimonio immobiliare genovese (tra cui gli uffici di Palazzo Costa e Torre San Camillo di Piazza Piccapietra) per complessivi 20 milioni di euro. ■

Msc Crociere ancora in rosso per quasi 1 miliardo ma da Aponte arriva un altro salvagente finanziario

Durante l'esercizio appena trascorso la compagnia ha movimentato 723mila passeggeri con un tasso medio di riempimento nave del 54%



Nonostante il rientro in attività di un certo numero di navi, anche il 2021 di Msc Crociere si è chiuso con ampie perdite finanziarie e la prospettiva inevitabile di un nuovo generoso intervento a suo favore dal socio unico controllante, la Msc Mediterranean Shipping Company Holding SA di Gianluigi Aponte.

Rispetto al drammatico andamento del 2020 lo scorso anno il gruppo, si apprende dal suo Annual Report 2021, è riuscito a incrementare un po' i ricavi portandoli a 788,5 milioni di euro (contro i precedenti 705,4 e a fronte però dei 3,2 miliardi del 2019) e a chiudere con perdite operative leggermente inferiori, pari a 781,7 milioni, contro i 796,6 del 2020. Il risultato netto, tuttavia, è stato in linea con quello dell'esercizio precedente e pari a un rosso di 935,1 milioni (era stato di 938,8 milioni nel 2020).

Nel corso del 2021 come già visto Msc Crociere ha varato diverse iniziative – debt holiday, prestiti, rinegoziazioni e altro – per mettere in sicurezza i suoi conti. Tra queste l'ottenimento di una nuova moratoria di 12 mesi su debiti relativi a consegne di nuove navi assicurati con garanzie statali (in Italia con Sace), che verrà ripagata nell'arco di 5 anni a partire dall'aprile del 2022 e che, si apprende ora, riguarda un importo di complessivi 737,4 milioni di euro.

Il supporto più consistente è stato però prevedibilmente quello della casa madre la quale, da inizio pandemia a fine 2021, ha garantito alla sua controllata, tramite prestiti o iniezioni di liquidità, 872,5 milioni di euro. Un importo imponente cui ora però si aggiungeranno contributi ancora maggiori. Considerato il perdurare della pandemia, a fine 2021 la holding di Aponte ha infatti preso l'impegno di garantire a Msc Crociere un nuovo prestito del valore di 450 milioni di euro. Di questi, 200 milioni sono già stati incassati dalla compagnia a gennaio mentre altri 200 lo saranno, "se necessario", nel febbraio 2023. A queste due tranches di contributi si aggiungerà inoltre nel marzo di quest'anno un ulteriore importo di 600 milioni di euro (in forma di prestito) che servirà a ripagare l'ammontare già interamente ritirato di una linea di credito revolving la cui scadenza è stata intanto posticipata al febbraio 2023.

Queste azioni, unite a una deroga già ottenuta su alcuni covenant, secondo Msc Crociere saranno sufficienti a garantirle liquidità per almeno i prossimi 12 mesi (nel caso in cui verranno soddisfatti certi assunti, quali ad esempio un tasso di riempimento nave del 70% nella stagione invernale e del 90% in quella estiva, il rientro in attività di tutta la flotta entro la primavera di quest'anno e il rifinanziamento della linea di credito revolving da 600 milioni di cui sopra; va notato a margine che nel report non trovano invece ancora spazio considerazioni, di qualunque tipo, sulla guerra in Ucraina).

Guardando poi al 2021 da un punto di vista più strettamente operativo, il report ricorda che Msc Crociere nell'estate 2021 aveva in attività 12 navi, operative nel Mediterraneo, in Nord Europa, nel Caraibi e in Arabia Saudita, diventate 13 (su 19 disponibili) nella stagione invernale con l'aggiunta di itinerari in Sudafrica, Emirati Arabi e Sud America. Pertanto, rispetto al 2020 la capacità disponibile è salita del 65%, da 5 a 8,3 milioni di letti bassi giornalieri. Nell'anno sono stati 723mila i passeggeri complessivi, con una progressione del 5,5% dal 2020. Nel 2021 infine il tasso di riempimento nave ha raggiunto picchi dell'80% in agosto, assestandosi però per l'intero anno su una media del 54% (contro il 95% del 2020, dato su cui pesavano però ancora positivamente le performance dei mesi pre-pandemia).

Interessante infine notare come il 2021 abbia visto la platea di passeggeri di Msc Crociere concentrarsi sull'Europa occidentale, mercato che ora vale il 70% dei biglietti acquistati (contro il 40% del 2020), seguito da Nord America con l'8% (prima era il 16%) e dal Sudamerica con il 5% (prima era il 31%). ■

FGS

FLUID GLOBAL SOLUTIONS

FLUID GLOBAL SOLUTIONS SRL

Via XXV Aprile, C3 - Loc. Pedemonte 19021 Arcola LA SPEZIA
Tel +39 0187 1953245 / Fax +39 0187 1953246
info@fluidglobalsolutions.com



INFO & MEETINGS

+39 335 5339917

s.trevale@fluidglobalsolutions.com

Grimaldi: “Fate spazio ai grandi che portano traffico”

L'armatore partenopeo parla di un nuovo ordine di navi in arrivo, reunion con Assarmatori, più spazio nei porti ai grandi gruppi e attenzione alle nuove tecnologie

Un nuovo ordine per navi ro-ro altamente flessibili da firmare entro l'estate, automotive in sofferenza, container trainanti, passeggeri in crescita, porti da adattare alle grandi navi, consolidamento crescente, più spazio in banchina per chi ha i traffici, il sogno (quasi impossibile di una reunion fra Confitarma e Assarmatori, le nuove tecnologie e il prossimo ruolo di presidente dell'International Chamber of Shipping. C'è tutto questo nell'intervista che Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi, ha rilasciato a SHIPPING ITALY.

Dott. Grimaldi partiamo innanzitutto da un bilancio sull'esercizio scorso: quanto e perché è stato soddisfacente per il vostro gruppo?

“Il 2021 è stato un ottimo anno, chiuso bene e durante il quale abbiamo fatto tante economie. I risultati sono stati particolarmente buoni per la parte container, meno bene i passeggeri ma comunque meglio del 2020. Risultati non eccezionali li abbiamo registrati nel settore automotive a causa della carenza di chip e il conseguente rallentamento della produzione automobilistica. Anche per questo abbiamo deciso di noleggiare ad armatori del Far East 3 delle 10 nuove navi car carrier recentemente consegnate al nostro gruppo: sono state fissate fino al 2023 e genereranno un utile di 20 milioni di euro.”

Cosa si aspetta invece dall'anno in corso?

“Dal 2022 mi aspetto che sia un anno molto buono. Da un punto di vista dei passeggeri nel 2019 il bicchiere per Grimaldi Euromed è stato pieno (3 milioni trasportati), nel 2020 vuoto (2 milioni) e nel 2021 mezzo pieno (2,5 milioni); nel 2022 spero che torni a essere pieno. A livello di gruppo trasportiamo ogni anno circa 4 milioni di passeggeri. In questo momento vedo una ripresa delle prenotazioni per la stagione estiva. Per il business automotive il 2020 era andato male e nel 2021 c'è stata una ripresa. Sul fronte delle autostrade del mare abbiamo in portafoglio ordini ancora 6 navi ro-ro in costruzione in Cina, poi ci sono le 6 unità con-ro multipurpose ordinate in Sud Corea e infine i due traghetti per Finnlines.”

La prossima commessa sarà per navi car carrier: i tempi sono maturi?

“Il prossimo nuovo progetto sarà per 5 unità ro-ro / car carrier altamente flessibili, con una capacità di carico pari a 8/9.000 metri lineari ciascuna. Arriveremo alla firma della nuova commessa entro l'estate, ci siamo presi un po' più di tempo per migliorare il progetto e l'investimento dovrebbe aggirarsi almeno sui 70 milioni di dollari a nave. Abbiamo impiegato qualche mese in più in ricerca e sviluppo perché sulle nuove tecnologie ci giochiamo il futuro. Questa nuova serie di navi potrà trasportare oltre ai consueti carichi rotabili anche treni, project cargo, pezzi pesanti, ecc. La rotta sulla quale verranno impiegate queste navi sarà soprattutto quella fra Nord America, Nord Europa e Mediterraneo ma anche sui trade con il West Africa e il Sud America.”

Le nuove costruzioni saranno effettivamente ammonia-ready come da voi prospettato all'ultima Euromed Convention?

“Qualora l'ammoniaca fosse prodotta in maniera pulita sì, ma al momento questa possibilità ancora non esiste. Le prossime newbuilding consumeranno il 50% in meno della serie precedente e faremo delle navi che emetteranno meno grazie a soluzioni di idrodinamica, ridotto consumo di energia, digitalizzazione, ottimizzazione delle rotte e altri interventi specifici.”

Navi molto grandi non stanno comportando per il vostro gruppo anche criticità maggiori del previsto?

“Sempre quando si impiegano navi grandi servono gli adeguamenti infrastrutturali a terra, fa parte del progresso. È valso lo stesso anche per le navi portacontainer. Per ciò che riguarda l'adeguamento di pescaggi, banchine e piazzali i porti sono lenti a recepire e realizzare gli upgrade necessari. Alcuni terminal general cargo non servono più e i presidenti delle port authority dovrebbero premiare chi movimentava più traffici. Molto spesso ci sono terminal che rimangono ancorati a traffici di merci varie che ormai sono residuali. Oggi 'grande è bello', mentre il 'piccolo è bello' non esiste più. Così come nello shipping anche nel settore automotive c'è stato un forte consolidamento fra marchi che ancora oggi si stanno fondendo. Il mondo cresce e non ragiona più a livello nazionale ma solo in termini globali.”

A proposito di big player, la reunion fra Confitarma e Assarmatori è da considerarsi irrealizzabile?

“Personalmente auspico un ritorno all'unione fra le associazioni dell'armamento perché il fatto di essere divisi in due concede ai politici l'alibi per non fare niente a favore della categoria. A me piacerebbe riunificare le due associazioni ma bisognerebbe definire davvero il presupposto per poter dire di essere armatore italiano. I criteri sono tre: proprietà dell'azienda, bandiera della nave e stabile organizzazione degli uffici: se tutti e tre questi requisiti mancano difficilmente ci si può definire italiani. Per il Gruppo Grimaldi, invece, tutti e tre i requisiti sono rispettati perché siamo italiani e paghiamo le tasse in Italia, l'azienda ha il suo quartier generale a Napoli più vari altri uffici in Italia, le nostre navi battono bandiera italiana.”

Lo stesso non si può dire invece delle navi di Msc, seppure il gruppo generi un indotto significativo in Italia come occupazione...

“Per loro a sede in Italia c'è ma proprietà e bandiera non sono italiane. Per avere i benefici del Registro Internazionale Italiano delle navi bisogna essere del tutto italiani, ovviamente con i vantaggi e gli svantaggi che questo comporta. Non si può prendere solo il meglio. Se passasse la possibilità di ottenere i benefici del Registro Internazionale anche da parte di società straniera senza stabile organizzazione della gestione flotta in Italia nel nostro paese di armatori non ce ne sarebbero più.”

A proposito del trasferimento a Ponte Somalia (Terminal San Giorgio) a Genova dei depositi costieri la situazione ad oggi qual è? Ha ottenuto rassicurazioni da qualcuno?

“Ho sentito tante favole... domani avrai questo o quell'altro. Il mio gruppo ha bisogno di più spazi oggi per i traffici ro-ro che muoviamo a Genova. Quello dei depositi nel porto di Sampierdarena è in primis un problema di sicurezza, poi di autostrade del mare che verrebbero limitate e in terzo ordine è una questione che riguarda il Gruppo Grimaldi. Prima ancora è una scelta incoerente con l'indirizzo nazionale di promuovere lo sviluppo delle autostrade del mare. Abbiamo impugnato tutto affidandoci al prof. Ernesto Stajano.” ■

Catani: “Transizione ecologica da ripensare”

Secondo l'a.d. di Grandi Navi Veloci il cold ironing è ormai un obbligo internazionale ma attenzione alle effettive possibilità di applicazione (e ai costi)



Matteo Catani

Un tema complicato. Con questa parole Matteo Catani, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci (Gnv) definisce la serie di obiettivi “sfidanti” in arrivo dall’Europa ma anche da normative sovranazionali, che impongono una netta riduzione delle emissioni. Sul tavolo ci sono due temi su tutti: cold ironing e depositi per i nuovi carburanti nei porti, all’interno del grande dibattito sulla transizione ecologica e sul piano Fit for 55. “La nostra flotta di traghetti è la più grande che abbiamo in Europa e nel mondo e sta garantendo i trasporti italiani: ma ci sono alcune criticità fortissime che dovremo andare ad affrontare nei prossimi mesi nei prossimi anni” sottolinea Catani. “La transizione ecologica, per come è disegnata oggi, risulta essere ancora troppo incerta, troppo confusa: è ancora poco realistica per essere scaricata effettivamente a terra”.

Cosa bisogna fare dunque? “Bisogna fare il punto della situazione e progettare con maggiore gradualità” spiega il manager genovese. È necessario verificare le effettive possibilità di applicazione delle nuove tecnologie come idrogeno, Gnl, piuttosto che i carburanti alternativi in generale o il cold ironing. Detto questo, è poi necessario calendarizzarli secondo una scaletta che sia più consapevole, che non sia solo una spinta verso una transizione ecologica che, se non programmata bene, rischia di fare danni, comportando aumenti dei costi forti per le comunità”.

Già nel mese di giugno, in effetti, Catani, a margine del Forum sull’Energia tenutosi a Genova aveva espresso i suoi dubbi sul tema: “Non c’è chiarezza e questo comporta incertezza sugli investimenti. E poi non c’è piena consapevolezza sui tempi effettivi di adeguamento: sul tema guardiano con favore alla recente della decisione del Parlamento europeo di posticipare alcune decisioni” era stato il suo pensiero.

Oggi il panorama si dimostra ancora più “complicato”. Cold ironing e depositi per i nuovi carburanti nei porti sono temi delicatissimi. “Il cold ironing è un’esigenza e un’opportunità - sottolinea il manager Gnv - Con la nuova normativa oggi in vigore il tema è diventato un obbligo da affrontare: con le norme di matrice internazionale Imo ci sono alcune categorie di navi che avranno bisogno di ridurre le emissioni in porto. Il problema è che la nuova tecnologia non è ancora disponibile nei porti. È necessario un forte investimento: una volta che si dotano i porti dell’infrastruttura, mano a mano che la rete di produzione da fonti rinnovabili cresce aumenterà, anche la quota di consumo da queste fonti”. Catani sottolinea il fatto che “molto più complesso, invece, è cambiare la fonte energetica delle navi perché se andiamo su fonti come il Gnl, che fino a soli tre anni fa sembrava la soluzione al problema vediamo che, a conti più approfonditi, è un vantaggio per quanto concerne la fase di combustione, quello che esce dal fumaiolo, per intenderci”. Considerando, infatti, l’intero ciclo di vita, sottolinea il manager, la prospettiva cambia perché si vede che non c’è una gran differenza rispetto ai carburanti più tradizionali. “Accelerare in quella direzione significherebbe caricare la nave di costi importantissimi. Parliamo di milioni di euro per ogni unità navale senza avere un reale vantaggio netto dal punto di vista delle emissioni totali” rileva. Concludendo con il dire che “l’unico effetto reale è quello di aumentare i costi di gestione, aumentare i costi del trasporto: alla fine, la novità, si tradurrà in rialzi anche per gli utenti senza avere un reale beneficio”. ■

Achille Onorato: “Ecco i fattori decisivi per il futuro di Moby”

L'armatore al timone della balena blu lamenta il fatto che l'Italia non sia pronta all'utilizzo del Gnl nei traghetti e confessa anche una crescente difficoltà a reclutare marittimi

Tre fattori decisivi per il prossimo triennio nel mercato dei traghetti? “Lo sviluppo della flotta, il climate change con le azioni previste nel breve e lungo periodo sul naviglio e infine le nuove sfide post-covid. Fattori che sono fra loro interconnessi”.

Sono questi i temi affrontati da Achille Onorato, amministratore delegato del Gruppo Moby, durante il suo intervento in occasione dell'evento Ferry Shipping Summit organizzato a Malmö da Ferry Shipping News.

“Nel Gruppo Moby stiamo costruendo nuove navi, con elevata capacità e grande flessibilità; queste unità consentiranno alla nostra compagnia di rimpiazzare le precedenti unità più vecchie. Saranno navi da poter utilizzare durante tutto l'anno e non solo nei mesi estivi; potremo adattarne l'impiego a seconda dei traffici e dei volumi che avremo durante i vari periodi dell'anno” sono state le parole di Onorato. Secondo il suo punto di vista “nei prossimi anni i cruise ferry tradizionali dovranno andare in pensione, la flotta dev'essere più flessibile e più ro-pax” intendendo con ciò navi più flessibili per un utilizzo prevalente per il trasporto di passeggeri o di merci a seconda dei periodi.

Altro fattore da tenere in attenta considerazione è il climate change, “sia per azioni di breve termine che per ragionamenti più di lungo periodo sulle navi”. Su questo punto l'a.d. di Moby ha parlato di evidenti disparità fra mercati: “La questione principale oggi è secondo me rappresentata dal fatto che non c'è una visione unitaria a livello europeo, ogni Paese segue una propria strada e il grande problema che vedo è un ampio gap fra i paesi del Mediterraneo rispetto al Nord Europa. Come armatori possiamo anche essere preparati alle nuove sfide ma i nostri porti non sono pronti. Ad esempio le due navi cinesi che stiamo costruendo e che prenderemo a partire da fine anno sono Lng-ready (solo predisposte al consumo di gas naturale liquefatto, ndr) perché in Italia non abbiamo le infrastrutture e nemmeno la normativa per fornire gas liquido alle navi. Dobbiamo quindi accelerare per ridurre il gap fra Nord e Sud Europa”.

In occasione dell'annual meeting di Assarmatori ha rincarato la dose dicendo: “Stiamo andando incontro alla sostenibilità insostenibile. Ad oggi non esiste ancora una tecnologia che ci consenta di prendere una rotta chiara sulla propulsione dei mezzi mentre gli investimenti che oggi ci vengono richiesti sono onerosi”. Il rischio, secondo il vertice di Moby, è quello “di costruire navi meravigliosamente ecocompatibili ma che finiscono per inquinare ancora di più perché utilizzano energia che per essere prodotta genera ancora più emissioni. A livello comunitario si sta cercando di fare un distinguo fra isole con più e meno di 200 mila abitanti ma è un criterio fuorviante e pericoloso. Un'isola con 1 milione di abitanti ha le stesse esigenze di una più piccola”.

Il terzo fattore decisivo sono le sfide del post-Covid: negli ultimi due anni la 'balena blu' ha lavorato (“senza mai fermarsi”) per migliorare i servizi di bordo per i passeggeri e cercato, pur nel rispetto del distanziamento sulle navi, di consentire alle persone di acquistare e spendere sui traghetti. “Nello sviluppo futuro del nostro naviglio ciò a cui stiamo pensando è di creare qualcosa per cui risulta più semplice acquistare a bordo ma al tempo stesso mantenendo le distanze interpersonali” ha spiegato Onorato riferendosi ad esempio alla possibilità di ordinare pasti in cabina introdotta recentemente.

Ottime sembrano essere le prospettive del business passeggeri anche per la stagione 2022: “In Italia – ha detto – vediamo anche per il prossimo futuro turismo soprattutto di prossimità, quindi persone che vogliono stare non troppo lontano da casa. Gli italiani vogliono riscoprire l'Italia. La domanda di trasporto marittimo passeggeri per le isole italiane è davvero molto alta e in alcuni casi perfino migliore di quella del 2019. Noi dobbiamo rendere il viaggio sulla nave attraente, migliorare il più possibile il servizio a bordo e far percepire che il traghetto è un mezzo più sicuro rispetto ad altre modalità”.

Per ciò che riguarda le tariffe, “nel Mediterraneo per le merci sono state davvero basse e quindi oggi i trasportatori sopportano i sovrapprezzi applicati per il carburante. Anche sui passeggeri riusciamo a ribaltare l'incremento del prezzo del bunker ma non all'infinito per cui dobbiamo necessariamente cercare di fare maggiori efficienze”.

Ultimo argomento di dibattito è stata la sempre maggiore difficoltà a reperire marittimi, un tema sul quale Onorato si è così espresso: “Anche per noi appare sempre più complicato trovare personale da imbarcare a bordo (soprattutto per ruoli di macchina): proviamo a farlo assicurando imbarchi più lunghi e benefit ma non è semplice. Sempre meno giovani, poi, vogliono fare questo mestiere e noi cerchiamo di reclutarli e fare formazione già dalle scuole”. ■



Achille Onorato



UNITRAMP

SHIPBROKERS

SALE & PURCHASE AND CHARTERING



Fully dedicated to shipbroking since 1970



Unitramp Srl Shipbrokers
Via San Carlo, 26
80133 Napoli
Phone: +39 081 5529952
S&P Dept:
sandp@unitramp.it
Chartering Dept:
chartering@unitramp.it

Matacena: “Per Caronte & Tourist sei nuove navi in arrivo”

Nonostante le incertezze geopolitiche e il caro-energia la società di navigazione conferma il piano industriale 2021-2025.

Sono passati quasi vent'anni da quando, nel 2003, la calabrese Caronte e la siciliana Tourist Ferry Boat, decisero di unire anche sul piano giuridico le forze. Le due compagnie di navigazione private, all'epoca erano entrambe impegnate nel collegamento fra i porti di Reggio Calabria e di Messina in alternativa alle ferrovie.

“Oggi sono più di cinque milioni i passeggeri che ogni anno viaggiano con le navi del Gruppo” spiega Lorenzo Matacena, napoletano, classe 1974, uno dei due amministratori delegati del Gruppo Caronte & Tourist, realtà ben radicata nel territorio di riferimento, che a regime occupa circa 1.300 persone oltre all'indotto.

Come si struttura oggi la vostra società di navigazione?

“La flotta ha 28 navi che assicurano il traghettamento veloce sullo Stretto di Messina mentre i collegamenti con le isole minori siciliane sono realizzati dalla partecipata Caronte & Tourist Isole Minori (la ex Siremar acquisita nel 2016, n.d.r.), in Sardegna, il collegamento tra l'isola della Maddalena e Palau viene svolto tramite Maddalena Lines e, infine, il servizio di cabotaggio sulla tratta Salerno - Messina è effettuato tramite Cartour”.

Come vedete il biennio 2022-2023?

“Malgrado i colpi di coda dello tsunami coronavirus pensavamo di chiudere in pareggio il bilancio 2022 e di tornare finalmente a progettare il futuro. Nel nuovo scenario geopolitico internazionale, con la guerra nel cortile della casa Europa, noi vettori ci troviamo invece a fare i conti con una nuova emergenza che è conseguenza diretta dell'aumento del prezzo dei combustibili. Per Caronte & Tourist significa extracosti, per il 2022 in corso, per oltre 20 milioni di euro.”

Ci saranno contraccolpi nel programma di rilancio che avevate pianificato?

“Il Piano industriale 2021-2025 contiene previsioni importanti sia dal punto di vista delle strategie imprenditoriali che in termini di investimenti. Previsioni che confermiamo.”

I nuovi ordini saranno dunque tutti confermati?

“Nel breve-medio termine ordineremo sei nuove navi, una da impiegare nello Stretto di Messina e cinque nei collegamenti tra la Sicilia e le sue isole minori: investiremo per questo più di 250 milioni di euro.”

Che navi saranno?

“Sono navi green, a bassissimo impatto ambientale, con propulsione anche elettrica. La prima sarà consegnata ed entrerà in linea nel 2023, destinata al collegamento tra Milazzo e le isole Eolie. Questa nuova unità avrà dalla sua una straordinaria manovrabilità e sarà in grado di ormeggiare in sicurezza anche con vento a 45 nodi.”

Ci sono investimenti previsti sul resto della flotta?

“Un po' tutte le navi della flotta sono oggetto di aggiornamenti anche radicali. Gli esempi sono quelli della Laurana e della Paolo Veronese che sono state dotate di nuovi motori diesel di ultima generazione che consentono una sensibile riduzione dei consumi e delle emissioni.”

Altri interventi previsti?

“Quelli sulla Bridge, per esempio, che è stata dotata di un ascensore e ha adesso motori più potenti e puliti. Su tutte le navi, inoltre, saranno a breve montati anche motori e macchine di assorbimento Sterling e Tag sui condotti di scarico. Questo, per sfruttare al massimo l'energia di scarto e riutilizzarla per un'ulteriore riduzione dei consumi e il condizionamento di locali dedicati. ■



Lorenzo Matacena

Grendi traguarda un altro anno di crescita grazie a rotabili e container

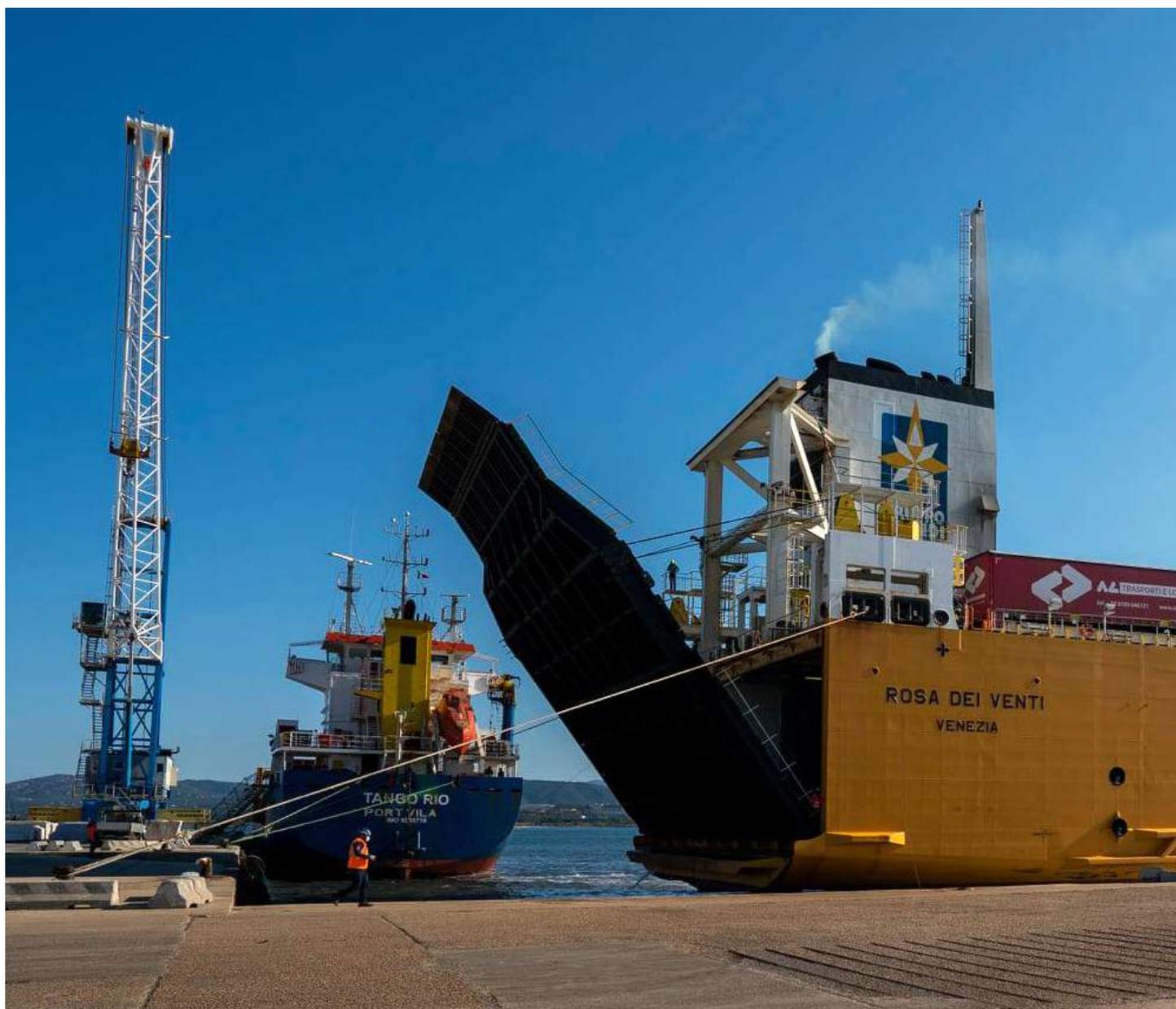
Nel 2020 è aumentato a 70 milioni di euro (+22%) il fatturato consolidato del Gruppo Grendi, azienda controllata e guidata dalla famiglia Musso, grazie a una crescita importante anche e soprattutto dei volumi trasportati sulla linea ro-ro che collega il porto toscano di Marina di Carrara con quelli sardi di Olbia e Cagliari.

Costanza Musso, parlando del 2022, ha detto di aspettarsi “una crescita ulteriore del 10%”, mentre Antonio ha recentemente segnalato come ci sia attualmente “un tappo in porto e nelle aree limitrofe” dello scalo toscano, mostrandosi ottimista però sulla possibilità di vedere accontentate le loro richieste di potersi allargare.

Più in dettaglio i terminal del gruppo a Marina di Carrara, Olbia e Cagliari nel 2021 hanno visto transitare 148.800 Teu complessivi, a cui si aggiungono i 30.045 Teu del traffico containerizzato internazionale e oltre 892mila metri lineari equivalenti di merce che con il traffico container internazionale superano quota 1 milione di metri lineari equivalenti (+23%). In particolare nel 2021 sono cresciuti i volumi trasportati in container (+18%) e su merce rotabile (+34%) rispetto al 2020.

Lo sviluppo delle attività è stato sostenuto da un intenso programma di investimenti pari a circa 4,7 milioni (soprattutto per magazzini, terminal e mezzi), pari al 7% del fatturato 2021. L'obiettivo è che gli investimenti raggiungano il 10% alla fine dell'anno in corso, nell'ambito di un programma quinquennale (2019-2023) complessivo da 22 milioni di euro.

A proposito infine della logistica su gomma i quantitativi di merci trasportati e distribuiti da M.A. Grendi dal 1828 sono aumentati l'anno scorso di circa il 23% rispetto al 2020, raggiungendo un totale di 160mila tonnellate (il 54% in Sardegna). Al magazzino di distribuzione merci di 10.000 mq nell'area retrostante il terminal di Porto Canale di Cagliari se ne aggiungerà un secondo (da costruire) che raddoppierà la capacità di deposito e richiederà un investimento pari a 8,5 milioni di euro. Su questo il gruppo attende l'esito della richiesta di licenza edilizia per il primo trimestre del 2022. I prefabbricati sono già stati ordinati e, una volta ottenute le autorizzazioni necessarie, è prevista la realizzazione dell'opera nel giro di un anno. ■



Un anno di compravendite e noleggi intermedie da Ferrando & Massone

La nave ro-pax Epsilon è stata recentemente ceduta dal gruppo Caronte & Tourist alla società Euroafrica a un prezzo di poco superiore ai 50 milioni di euro. A propiziare questo affare è stata la società di intermediazione navale Ferrando&Massone di Genova che ha agito come "sole broker" in questa trattativa finalizzata con successo con la consegna, appena avvenuta in Scilia, della nave ai nuovi proprietari. Gli aspetti legali dell'operazione sono stati affidati allo studio milanese Cba che in passato aveva assistito il pool di banche che aveva alcuni anni fa finanziato l'acquisto della nave quando passò dal cantiere navale Visentini alla Cartour appunto.

Costruita nel 2011 presso i cantieri navali di Porto Viro (Rovigo), la Epsilon è in grado di trasportare circa 2.900 metri lineari di carico, poco meno di 500 passeggeri (di cui 272 in 68 cabine quaduple) e oltre 50 posti a sedere nei saloni.

la consegna ufficiale è avvenuta questa settimana ma la nave rimarrà ancora noleggiata in bare boat charter alla compagnia Irish Ferries almeno fino a fine anno ma potenzialmente per ulteriori 24 mersi (grazie a varie opzioni di rinnovo del noleggio) proseguendo il servizio sul collegamento fra Irlanda e Regno Unito. Questa vendita rappresenta una delle operazioni più rilevanti nel mercato delle vendite second-hand di traghetti dall'inizio dell'anno ad oggi. Un'operazione che conferma l'elevata richiesta del mercato per questa tipologia di navi e la scarsità di naviglio disponibile; la crescente domanda di trasporto ro-ro viene in parte soddisfatta dall'entrata in servizio di nuove unità ro-pax come quelle della Fratelli Onorato Armatori in costruzione in Cina e del gruppo Stena con la serie E-Flexer type, unità la cui capacità unitaria di carico arriverà sino ai 3.600 metri lineari con 1.200 passeggeri. Anche Brittany Ferries e Dfds si sono messi in evidenza per la volontà di incrementare la propria capacità di carico sia in metri lineari che passeggeri facendo sì che i primi 20 operatori di traghetti a livello europeo, attualmente, detengano oggi intorno al 55% della capacità globale. Oltre alla vendita della nave Epsilon la società genovese Ferrando & Massone si è dimostrata attiva anche nel mercato noleggi con i contratti chiusi nei mesi scorsi per conto del gruppo Norwegian Cruise Lines finalizzati a noleggiare la nave da crociera Celestial Olympia (1.700 passeggeri) e il traghetto Rhapsody (circa 2.700 passeggeri) del gruppo GNV per impiego come hotel durante la sosta in bacino delle sue navi. Entrambe questi contratti, però, al momento comunque risultano sospesi a data da destinarsi a causa della pandemia e delle incertezze geopolitiche innescate dalla guerra in Ucraina.

Riassumendo gli ultimi affari Ferrando & Massone ha favorito anche la chiusura di un accordo con il governo di Cipro per il noleggio al gruppo Scandro Holdings del traghetto passeggeri Daleela (ex Grand Peace) che prima era stato venduto dalla società Grand Shipping Linee. In virtù di un apposito bando vinto, la nave in questione (750 passeggeri e 1600 metri lineari di carico) verrà in futuro impiegata sulla tratta Limassol - Pireo garantendo un servizio settimanale per un periodo almeno triennale.

Una diversificazione particolare per la broker house genovese riguarda le relazioni nel mercato del Medio Oriente (principalmente Arabia Saudita, Giordania ed Emirati Arabi Uniti) dove alcuni clienti partecipano alla realizzazione di progetti finalizzati alla costruzione di resort su isole artificiali ecosostenibili e a impiego di fonti rinnovabili; progetti per i quali si necessita il noleggio di unità landing craft, mezzi veloci passeggeri e barge. A questo proposito è recente il noleggio per 12 mesi del catamarano Hsc Your Faith costruito nel 2018 della capacità di 350 passeggeri di proprietà della società maltese Gozo Lines. ■

www.aebgrafica.it

TRUST OUR EXPERIENCE

NUOVE COSTRUZIONI
 COMPRAVENDITA
 NOLEGGIO
 ROPAX - FERRY - CRUISE
 DRY CARGO
 VALUTAZIONI

FERRANDO & MASSONE
 s h i p b r o k e r s
 ESTABLISHED IN GENOA 1919

Via alla Porta degli Archi 3/18 - tel. +39 010.586170 - info@ferrandoemassone.com - www.ferrandoemassone.com

Ecco quanto costerà la decarbonizzazione dei traghetti a ogni passeggero in Italia

Assarmatori, col contributo di Rina, ha calcolato quanto le misure ‘verdi’ di Imo e Commissione Europea impatteranno economicamente sui ro-pax italiani: “Uno tsunami”



Che la decarbonizzazione non possa essere a costo zero è una certezza, ma ora, per quel che riguarda lo shipping italiano, esiste una misura dell’impatto che i percorsi normativi scelti dalle istituzioni internazionali (in primis Imo e Commissione Europea) avranno sulla flotta tricolore e/o sulle abitudini di consumo dei suoi utenti.

A partire dall’anno prossimo, con l’entrata in vigore dell’Ets – Emission trading system (perlomeno per come finora delineato, l’iter è in corso), in assenza di interventi tecnici migliorativi, i costi per il settore ro-pax cresceranno di circa 275 milioni di euro, arrivando, potenzialmente a una cifra compresa fra 320 e 380 milioni di euro a seconda della revisione della Energy Taxation Directive (Etd), che propone la rimozione delle esenzioni fiscali previste per i combustibili fossili impiegati nel trasporto marittimo.

A evidenziarlo è uno studio di Assarmatori – condotto da Enrico Allieri – sulle misure previste dal pacchetto Fit for 55 dell’Ue, che mette in luce come tale incremento si tradurrebbe – se ribaltato interamente sul passeggero – in un aumento di circa 30 euro di un biglietto passaggio ponte per un viaggio su un traghetto di lungo raggio, pari a circa il 70% rispetto alla tariffa media, oggi sui 43 euro. Accanto a questo studio interno l’associazione presieduta da Stefano Messina ha commissionato a Rina un approfondimento sull’impatto sulla flotta ro-pax del Carbon Intensity Indicator



ASSARMATORI

costi dell’ETS e della tassazione per la flotta di cabotaggio



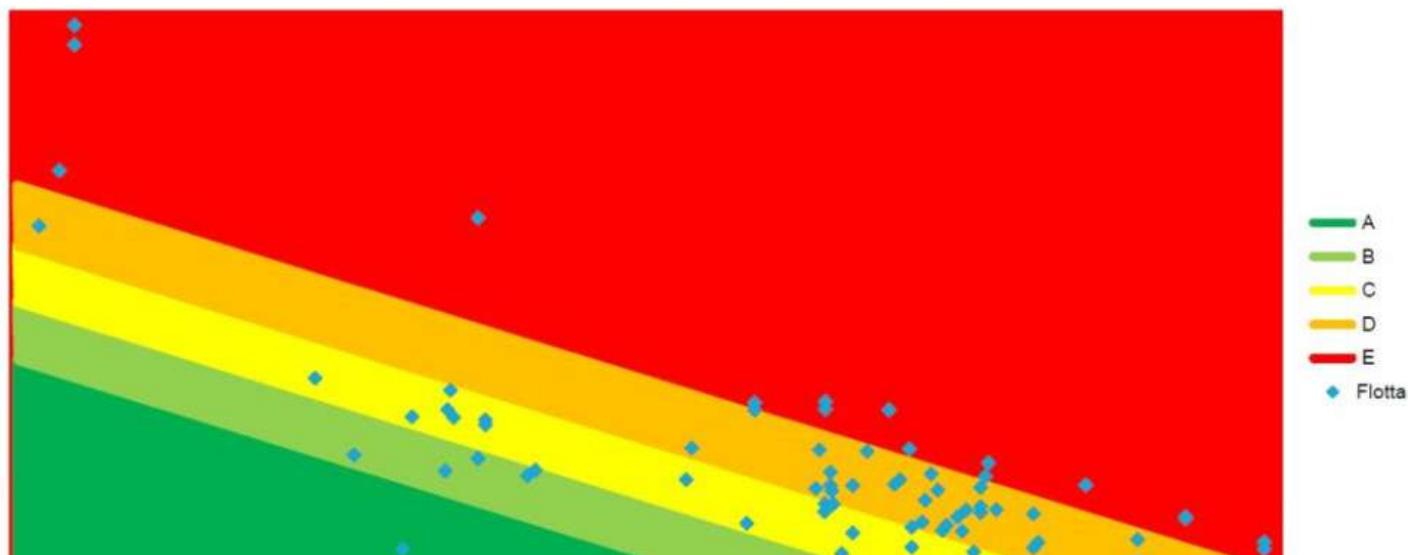
Per il settore l’introduzione dell’ETS comporterà un aggravio di costi di oltre **275.000.000 €** all’anno, che diventeranno **320.000.000 €** con l’introduzione dell’ETD, ma che potrebbero addirittura arrivare a **380.000.000 €** qualora si adottasse il livello della accise industriali

che l'Imo introdurrà a partire dal 2023 con requisiti via via più stringenti.

Basandosi su un campione di 73 navi e su dati relativi al 2019 (quanto a impiego e 'livello' tecnico) Andrea Cogliolo, messa innanzitutto in luce la perfettibilità dell'indicatore soprattutto per i ro-pax (un rapporto fra emissioni di CO2 e prodotto di dwt e miglia marittime, che quindi non tiene conto del carico e delle soste nei porti) ha mostrato come dal 2026, in assenza di interventi migliorativi dell'efficienza energetica, il 73% dei traghetti italiani rischia di non esser più autorizzato alla navigazione o di dover modificare il proprio profilo operativo (viaggiando più piano e/o percorrendo meno miglia), ma già nel 2023, come si vede dall'immagine, solo il 37% del campione sarebbe in grado di rispettare i requisiti e lavorare ai ritmi del 2019 senza l'adozione di ulteriori misure (fasce A-B-C).

Simulazione del rating CII

■ anno 2023 (dati relativi al 2019)



Malgrado quindi nella peggiore delle ipotesi il costo di Ets ed Etd, se ribaltato interamente sui passeggeri, richiederà ad ognuno di rinunciare a 2-3 pizze l'anno, per Assarmatori si tratta di un "vero e proprio tsunami di extra costi", che avrà "impatti in particolare sugli italiani che vivono sulle isole anche per quanto concerne l'approvvigionamento delle merci, la continuità territoriale garantita dalla Costituzione e l'industria turistica". Per l'associazione "le misure volute dalla Commissione Europea per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, del tutto condivisibili in linea teorica, sono intempestive e rischiano di creare gravi danni non solo alla tenuta economica delle compagnie impegnate in questi servizi ma anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri, turismo insulare".

Intanto proprio in questi giorni la Ong Transport&Environment ha diffuso i risultati di uno studio simile, ma dedicato al settore dei container, mostrando come "far funzionare le navi interamente con combustibili a base di idrogeno verde aggiungerebbe meno di 0,10 euro al prezzo di un paio di scarpe da ginnastica e fino a 8 euro per un frigorifero. Un piccolo prezzo da pagare per ripulire una delle industrie più sporche della terra" secondo Faig Abbasov, direttore della sezione shipping di T&E.

Lo studio mostra che anche nel caso più estremo di una nave alimentata con combustibili verdi al 100%, i prezzi non aumenterebbero in modo significativo. Nello scenario peggiore, infatti, i caricatori dovrebbero affrontare un aumento dei costi di trasporto dall'1% all'1,7%. "Nello scenario peggiore, i caricatori dovrebbero affrontare un aumento dei costi di trasporto dall'1% all'1,7%. Un decennio fa, l'unica speranza di decarbonizzare lo shipping era fermare lo stesso commercio globale. Ora abbiamo la tecnologia, ma quello che manca è un segnale di mercato per i produttori di idrogeno verde. In qualità di leader mondiale nel trasporto marittimo, l'UE dovrebbe stabilire regole tali da incentivare alla produzione di quantità idonee di combustibili verdi. Il trasporto verde è possibile, è una questione di volontà politica".

Malgrado quindi nella peggiore delle ipotesi il costo di Ets ed Etd, se ribaltato interamente sui passeggeri, richiederà ad ognuno di rinunciare a 2-3 pizze l'anno, per Assarmatori si tratta di un "vero e proprio tsunami di extra costi", che avrà "impatti in particolare sugli italiani che vivono sulle isole anche per quanto concerne l'approvvigionamento delle merci, la continuità territoriale garantita dalla Costituzione e l'industria turistica". Per l'associazione "le misure volute dalla Commissione Europea per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, del tutto condivisibili in linea teorica, sono intempestive e rischiano di creare gravi danni non solo alla tenuta economica delle compagnie impegnate in questi servizi ma anche, a valle, su tutta la filiera: servizi merci, trasporto passeggeri, turismo insulare".

Intanto proprio in questi giorni la Ong Transport&Environment ha diffuso i risultati di uno studio simile, ma dedicato al settore dei container, mostrando come "far funzionare le navi interamente con combustibili a base di idrogeno verde aggiungerebbe meno di 0,10 euro al prezzo di un paio di scarpe da ginnastica e fino a 8 euro per un frigorifero. Un piccolo prezzo da pagare per ripulire una delle industrie più sporche della terra" secondo Faig Abbasov, direttore della sezione shipping di T&E.

Lo studio mostra che anche nel caso più estremo di una nave alimentata con combustibili verdi al 100%, i prezzi non aumenterebbero in modo significativo. Nello scenario peggiore, infatti, i caricatori dovrebbero affrontare un aumento dei costi di trasporto dall'1% all'1,7%. "Nello scenario peggiore, i caricatori dovrebbero affrontare un aumento dei costi di trasporto dall'1% all'1,7%. Un decennio fa, l'unica speranza di decarbonizzare lo shipping era fermare lo stesso commercio globale. Ora abbiamo la tecnologia, ma quello che manca è un segnale di mercato per i produttori di idrogeno verde. In qualità di leader mondiale nel trasporto marittimo, l'UE dovrebbe stabilire regole tali da incentivare alla produzione di quantità idonee di combustibili verdi. Il trasporto verde è possibile, è una questione di volontà politica". ■

Ordinati quattro traghetti da Grandi Navi Veloci in Cina (cantiere Gsi)

Il Gruppo Msc ha ordinato per Grandi Navi Veloci quattro traghetti al cantiere cinese Guangzhou Shipyard International (Gsi) che, secondo quanto riportato da Shippax, verranno consegnati a partire dalla fine del 2024. La compagnia di traghetti genovese ha confermato la firma della nuova commessa che giunge a distanza di tempo dall'accordo che lo stesso gruppo [...]



Il Gruppo Msc ha ordinato per Grandi Navi Veloci quattro traghetti al cantiere cinese Guangzhou Shipyard International (Gsi) che, secondo quanto riportato da Shippax, verranno consegnati a partire dalla fine del 2024.

La compagnia di traghetti genovese ha confermato la firma della nuova commessa che giunge a distanza di tempo dall'accordo che lo stesso gruppo armatoriale fondato da Gianluigi Aponte aveva annunciato per 2 + 2 navi in opzione (insieme a Fratelli Onorato Armatori – Moby) nei primi mesi del 2018.

Lo stesso numero uno di Msc, in occasione della prima assemblea pubblica di Assarmatori nell'estate del 2019, aveva poi rivelato di aver 'congelato' la commessa perché il prezzo richiesto dal cantiere cinese stava salendo troppo. Ora si apprende che un nuovo accordo è stato finalizzato per due unità ro-pax simili (non identiche) a quelle oggetto dell'accordo originario (firmato anche da Fratelli Onorato Armatori per Moby).

I quattro nuovi traghetti destinati a Grandi Navi Veloci saranno infatti scrubber-equipped (dunque non dual fuel Lng), avranno 303 cabine e una capacità per trasportare fino a 1.500 passeggeri e 3.100 metri lineari di carico rotabile. Lo scafo sarà lungo 218 metri, largo 29,6 metri e potrà navigare a una velocità massima di 25 nodi.

“Con l'arrivo delle quattro nuove navi, Gnv andrà a implementare l'offerta di capacità e le linee della compagnia” ha fatto sapere la società guidata da Matteo Catani. Che poi ha aggiunto come “tutte le nuove navi in costruzione saranno dotate di sistemi di pulizia dei gas di scarico (EGCS), riduzione catalitica selettiva (SCR) e tecnologie di riciclaggio del calore per soddisfare i requisiti IMO Tier III e EEDI Fase II”. ■

Liberty Lines ha ordinato in Spagna 9 nuovi traghetti hi-speed ibridi

La società trapanese della famiglia Morace riceverà dal cantiere Armon i mezzi dual fuel elettrici fra il 2023 e il 2026 e avrà un'opzione per costruirne altri 9 entro il 2030



La compagnia di navigazione Liberty Lines ha firmato un contratto con il cantiere spagnolo Armon per la costruzione di 9 traghetti ibride ad alta velocità con consegne previste tra il 2023 e il 2026. Il contratto include un'opzione per la costruzione di altre 9 navi da consegnare tra il 2027 e il 2030 e, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, è stato propiziato dalla società di brokeraggio navale Malta Shipbrokers guidata da Vittorio Morace.

Le caratteristiche innovative di questi aliscafi sono il risultato di un'intensa collaborazione tra gli uffici tecnici di Liberty Lines, il cantiere Armon, Rolls-Royce, Rina e i progettisti australiani di Incat Crowther.

Per Liberty Lines questa nuova commessa, il cui valore economico al momento non è noto, conferma la volontà di investire nel rinnovo della flotta in chiave sostenibile nonostante il periodo attuale di incertezza sul mercato. Le nuove costruzioni saranno le prime a ottenere la classificazione Rina Green Plus e avranno un sistema di propulsione dual fuel diesel-elettrica che include motori Mtu Series 4000 di Rolls-Royce. Un sistema che consentirà a ogni mezzo di entrare e uscire dai porti producendo zero emissioni in quanto le navi saranno in grado di navigare a una velocità di 8 nodi in modalità full electric e 30 nodi in modalità cruise. Le batterie saranno caricate durante la crociera utilizzando i due motori principali e, in caso di lunghi periodi di sosta, ogni unità potrà utilizzare il cold ironing per ricaricare le batterie e mantenere attivi tutti i servizi di bordo.

Oltre a ciò le 9 unità saranno dotate di un sofisticato sistema di trattamento dei gas di scarico costruito da Rolls-Royce, denominato SCR (Selective Catalytic Reduction), che consente una drastica riduzione delle emissioni durante la navigazione. Le nuove navi saranno conformi alla normativa Imo Tier III che ad oggi non è ancora entrata in vigore nel Mediterraneo.

“La nostra azienda anticipando i tempi, estende il piano di investimenti economici fino al 2030 per nuovi importanti traguardi, sia per accelerare il passaggio alla navigazione a emissioni zero che per continuare a garantire la massima qualità sui servizi” ha dichiarato Giovanni Barresi, presidente di Liberty Lines. “Il design ibrido delle nuove navi consentirà di superare gli standard imposti dalle attuali normative che regolamentano le emissioni per mare. La propulsione ibrida permetterà alla nostra flotta, nelle fasi di utilizzo a bassa velocità per le manovre di stazionamento all'ormeggio, di utilizzare motori elettrici alimentati da speciali batterie. In questo modo verrà escluso l'utilizzo dei motori a combustione interna, sia per la parte propulsiva che per la parte di generazione elettrica dei servizi della nave, azzerando completamente le emissioni di gas di scarico e acustiche quando la nave sosta in porto”. ■





+ BEST VALUES IN PROPULSION EFFICIENCY AND COURSE STABILITY

+ SCHOTTEL-EXCLUSIVE FEATURES: HTG, LEACON OR FULL-FEATHERING MODE (CP PROPELLER)

+ COMPATIBLE WITH SCHOTTEL SYDRIVE HYBRID SOLUTIONS

+ OUTSTANDING COMFORT AS LE-DRIVE

SCHOTTEL EcoPeller: HIGHLY EFFICIENT, SUSTAINABLE, VERSATILE

Thanks to the particularly effective combination of powerful propeller thrust and course-stabilizing fin, the SCHOTTEL EcoPeller fulfils all the requirements of a modern high-performance propulsion unit. The hydrodynamically optimized design allows the EcoPeller to produce maximum steering forces and enables top values in terms of overall efficiency and course stability. This reduces fuel consumption and ensures both lower operating costs and emissions.

 Your local contact: GAlemanno@schottel.com

www.schottel.com

Firmata da Snav la commessa a Intermarine per un nuovo traghetto ibrido-elettrico

Sarà in grado di trasportare fino a 750 persone e potrà raggiungere una velocità massima di 34 nodi



Entro il primo semestre del 2024 nel Golfo di Napoli entrerà in servizio la prima nave passeggeri a propulsione ibrida per i collegamenti veloci a corto raggio.

Snav e la controllante Snav (holding italiana del Gruppo Msc) hanno infatti annunciato la sottoscrizione con Intermarine (società parte del Gruppo Immsi) di un contratto finalizzato alla progettazione e alla costruzione di una unità navale monocarena Hybrid High Speed Craft (Hsc), destinata a rinnovare e rafforzare i collegamenti marittimi a corto raggio nel Golfo di Napoli. La notizia di questa commessa la cui firma era in dirittura d'arrivo è stata **anticipata da SHIPPING ITALY lo scorso 13 maggio**.

Progettata dal centro di ricerca di Intermarine di Messina "con l'impiego delle più avanzate tecnologie di progettazione industriale, la nave sarà dotata di motori di ultima generazione per ridurre le emissioni in atmosfera e di una propulsione elettrica 'green mode' per effettuare le manovre in entrata e uscita dai porti a zero emissioni".

Costruita interamente in lega di alluminio elettrosaldato, con procedimento Metal-arc Inert Gas (MIG), avrà una lunghezza fuori tutto di 58,20 metri, a una larghezza fuori tutto di 11,50 metri, sarà in grado di trasportare fino a 750 persone (738 passeggeri e 12 membri dell'equipaggio) e potrà 'viaggiare a una velocità massima di ben 34 nodi. ■



Partita la costruzione dei due nuovi traghetti di Grimaldi

Nel cantiere cinese Jinling posata la chiglia della prima di due nuove navi ro-pax destinate a Finnlines



La compagnia di navigazione Finnlines, controllata del Gruppo Grimaldi di Napoli, ha appena celebrato la posa della chiglia del primo di due nuovi traghetti commissionati al cantiere cinese China Merchants Jinling Shipyard Weihai con consegna prevista nel 2023. Entrambe le unità ro-pax saranno impiegati sulle rotte fra Finlandia (Naantali), Svezia (Kapellskär) e le isole Åland (Långnäs), un collegamento servito fin dal 1997. La prima unità verrà ribattezzata Finnsirius mentre la seconda si chiamerà Finncanopus.

Queste nuove costruzioni garantiranno maggiore capacità cargo per singola nave e servizi migliori per i passeggeri a bordo: la capacità di trasporto sarà pari a circa 300 camion, 200 automobili e 1.100 passeggeri. Le nuove navi avranno una più ampia selezione di cabine e servizi, inclusi ristoranti, caffè, saloni, una spa e una palestra. Gli autisti hanno accesso alla propria lounge, alla sauna e alla lavanderia.

“Anche se stiamo passando a un livello di servizio superiore, l’attenzione principale è stata rivolta alla sostenibilità. I principi green sono stati considerati in tutta la nave, dalla generazione di energia alla gestione dell’illuminazione. L’alimentazione a terra e un sistema di batterie ad alta capacità sono esempi di come eliminiamo le emissioni locali. Con l’aiuto delle ultime tecnologie e delle innovazioni sostenibili, queste grandi navi non consumeranno più carburante della generazione precedente ma a fronte di una capacità maggiore” afferma Emanuele Grimaldi, amministratore delegato di Finnlines.

Il prossimo step per la nuova nave Finnsirius sarà il varo nell’agosto 2022, quando è prevista anche la posa della chiglia della seconda nave ro-pax della classe Superstar, vale a dire appunto la Finncanopus.

Entrambe i traghetti rientrano nel programma di nuove costruzioni da 500 milioni di euro avviato da Finnlines e di cui fanno parte anche le tre newbuilding ro-ro ibride della classe GG5G. Quest’ultime tre entreranno in servizi nel corso del 2022. ■



Per Porto Livorno 2000 la meta è vicina

Savelli: “300 accosti quest’anno e 500 mila passeggeri nel 2023. Ci stiamo avvicinando al pre-pandemia”.

È uno dei maggiori terminal operator nel settore delle crociere in Mediterraneo. Il 2 maggio 2019, la Porto 2000 di Livorno è diventata una società a maggioranza privata: il 66% del capitale è di Livorno Terminals, controllata al 75% dal gruppo Onorato e partecipata al 25% da Msc. Il restante 34% della società è rimasto in quote paritetiche alla Camera di Commercio di Livorno e all’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. A tre anni di distanza dal cambio di gestione, il presidente Matteo Savelli tira le prime somme.

“Pochi giorni fa hanno attraccato tre navi da crociera: è un segno” dice il manager. “A oggi abbiamo avuto circa 75 scali: ne sono previsti 292 al 31 dicembre 2022, prenotati e confermati”.

Quanti passeggeri ospiterete quindi quest’anno?

“Circa 300 mila. È la nostra idea di budget perché la nostra capacità è ridotta per via della ripresa, non delle navi. Sul numero di scali siamo abbastanza soddisfatti visto che nel 2019 ne abbiamo fatti 385. Ci stiamo avvicinando. Ma la cosa importante è il rapporto che è stato mantenuto con gli armatori che hanno continuato e deciso di venire a Livorno.”

Quali sono le prospettive per il 2023?

“Io credo nel miglioramento in termini di passeggeri. Per il 2023 vedo un incremento tra il 75% e l’80% in modo da tornare a fare 500 mila passeggeri. Sarebbe un buon auspicio. Perché, sia chiaro, 300 navi è già un buon numero, anche se ne mancano 100 per arrivare al momento ottimale. Quello che deve migliorare sono i passeggeri: già quest’anno con 292 scali, invece che una media di 1.000 passeggeri a nave la media salita a 1.500 ha cambiato la situazione.”

Cosa temete di più: la guerra o la crisi economica?

“Le scelte degli itinerari delle compagnie sono già state fatte. Forse qualcuno non impiegherà le navi in certe zone, magari impiegherà più navi nel Mediterraneo o in Asia ad esempio. Il fatto che conta, però, è che nel 2019 c’era una ‘capacità di trasportabilità’ più alta. Una nave che oggi viaggia con 1.500 passeggeri, nel 2019 viaggiava con 4.000-4.500 passeggeri. E questo per l’andamento di un’azienda è molto importante.

Perché noi i ricavi della società sono per passeggero movimentato.”

Quali sono i progetti infrastrutturali a cui state mettendo mano?

“C’è un progetto che nasce dalla privatizzazione della società ma ci sono ancora cose da mettere in chiaro con l’Autorità di Sistema portuale. Ci sono una serie di contenziosi in ballo, come quello sul servizio di assistenza passeggeri, per esempio: loro devono fare investimenti e noi dobbiamo fare investimenti. Siamo in una fase negoziale e di dialogo con l’Authority.” ■



L'ottimismo di Civitavecchia passa anche per il nuovo terminal Bramante

John Portelli (Roma Cruise Terminal): "La concorrenza di Fiumicino? Dobbiamo capire come sarà il progetto"

"Siamo praticamente tornati ai livelli pre-pandemia". A cantare (quasi) vittoria, almeno come scali a settimana di navi, è John Portelli, direttore generale di Roma Cruise Terminal, il gestore del terminal crociere del porto di Civitavecchia. Costituita nell'aprile 2005 la società è di proprietà, a quote paritarie, di Costa Crociere, Msc e Royal Caribbean. "Se continua così chiudiamo il 2022 con 800 toccate navi scalate; parliamo di 25/30 navi a settimana come scali" aggiunge.

E a proposito di riempimento?

"Il discorso è diverso: in questo caso non siamo ancora ai livelli pre-pandemia. Le nostre previsioni per il 2022 sono di avere 1,5 milioni di passeggeri."

Quali sono le prospettive per il vostro terminal?

"Bisogna vedere l'impatto della situazione economica. Per il 2023 vediamo il ritorno ai livelli pre-pandemia, sia come numero di scali che come passeggeri. Negli Stati Uniti e nei Caraibi le navi stanno già viaggiando al 100% di capienza: noi in Europa siamo un po' in ritardo ma io rimango ottimista."

In che senso?

"Se torniamo ai numeri prima della pandemia parliamo di cifre intorno a 2,7 milioni di passeggeri. Io ritengo che possiamo di nuovo toccare quella quota, di sicuro oltre i 2 milioni di passeggeri. Aggiungo di più: sono molto incoraggianti anche le previsioni che abbiamo sia per il 2024 che per il 2025."

Quali lavori interesseranno la vostra infrastruttura?

"Abbiamo presentato il mese scorso il progetto preliminare per la costruzione del nuovo terminal. Se tutto va bene cominciamo la costruzione nel 2024. Parlo del nuovo terminal Bramante che sostituirà l'attuale, che è una struttura di legno: al suo posto metteremo una struttura più grande, da 3.500 mq."

Di che investimento si parla?

"Il Bramante è un investimento da 5 milioni di euro. Potremo cominciare a utilizzarlo dal 2025. I tempi di costruzione si aggirano sui 12-15 mesi. Inizialmente non sarà dotato dei finger, come il Vespucci. Sarà disegnato in maniera modulare perché se vogliamo allargarlo potremo farlo."

L'ultima novità di Rct invece qual è stata?

"A metà giugno abbiamo fatto il soft opening per un terminalino alla banchina 10 che insieme alla banchina 11 sono quelle destinate alle 'navi boutique', quelle di lusso. È una struttura di 1.000 mq che offre tutto: check in, wi-fi. Per ora lo abbiamo preso in affitto, se in futuro vogliamo comprarlo lo faremo."

Guardate con timore alla concorrenza che potrebbe fare Fiumicino?

"Dobbiamo ancora capire come sarà l'impatto di questo progetto. Non è che non siamo preoccupati: è solo che dobbiamo capire come sarà il progetto." ■



John Portelli



Salerno Cruises promuove la migliore accessibilità del suo porto

Anna Rita Secchi spiega come lo scalo campano sia pronto a cogliere le opportunità in un mercato sempre più “mobile”

“Ci aspettano ancora tempi difficili, non siamo ancora fuori dall'emergenza, tuttavia bisogna cogliere l'opportunità. L'obiettivo di Salerno è quello di creare un contatto con le comunità locali affinché questa diventi una destinazione integrante nella programmazione delle compagnie di crociera”. Lo sostiene Anna Rita Secchi, direttore marketing e business development di Salerno Cruises. “Il calendario 2023 è in aggiornamento, ad oggi le toccate in programma sono 50”.

Quanti passeggeri contate di movimentare quest'anno?

“Nella nostra stima prudenziale abbiamo previsto circa 87 mila passeggeri in transito con 64 toccate. Teniamo conto che anche queste vengono spesso aggiornate: è evidente che da parte delle cruise line c'è un ridisegno degli itinerari anche in base alle vicende che si succedono quasi di giorno in giorno. Stiamo assistendo al riposizionamento delle unità.”

Come vi posizionate sul mercato rispetto agli altri porti limitrofi?

“L'opportunità del porto di Salerno è quella di emergere fra i big. Non penso a un porto che vada in competizione con Napoli e Civitavecchia, sia chiaro. Penso piuttosto a Salerno come a un itinerario inclusivo insieme a Napoli e Civitavecchia.”

Cosa potete offrire diversamente dagli altri due porti citati?

“Da Salerno abbiamo le escursioni su Pompei, che è equidistante. Nella promozione del porto pensiamo più alla costa sud Salernitana, anche se Vietri e la costiera amalfitana sono praticamente attaccate allo scalo. Nella crisi questo è un bel momento di ripartenza: abbiamo l'opportunità di promuovere la nostra destinazione che, in una macroarea come questa, è la destinazione del Mediterraneo.”

Su cosa fate conto per imporre la vostra strategia?

“I lavori di dragaggio appena ultimati ci permettono di avere una batimetria di tutto rispetto: dall'ingresso del porto al bacino di evoluzione i fondali passano da -14,50 metri a -15 metri. Queste nuove profondità ci hanno dato la possibilità di accogliere navi più grandi con un pescaggio più alto permettendo una migliore manovra.”

Altri lavori che stanno aumentando la vostra capacità?

“Il taglio di 100 metri della diga interna ha allargato l'ingresso al porto da 250 a 350 metri e la diga esterna è stata estesa per proteggere meglio l'ingresso nello scalo. Ma soprattutto c'è il Manfredi Cruise Terminal Pier: attualmente può ospitare navi con lunghezza fuori tutto fino a 280 metri.”

Quest'estate ci saranno alcuni ‘fine lavori’?

“Entro fine estate 2022, altre tre bitte saranno installate per permettere l'attracco di navi con lunghezza di 300 metri. Non solo. Il pescaggio certificato delle navi al Molo Manfredi è di 10 metri, quello certificato nel Molo 3 di 380 metri è ora di 10,70 metri dalla testa della banchina per una lunghezza di 270 metri e per i restanti 110 metri verso l'angolo della banchina è di 9,50 metri.”

Tutto questo in cosa si traduce a livello pratico?

“Si traduce nel fatto che a maggio, per esempio, abbiamo ospitato per la prima volta una nave come la Costa Toscana: abbiamo gestito una nave di così grandi dimensioni e avremo un'altra toccata il 20 settembre.”

Come vede invece il 2023?

“Stiamo ancora ricevendo richieste. Ormai si naviga a vista: non si programmano più le crociere ogni due anni come prima della pandemia. Oggi il mercato e l'offerta sono molto mobili, anche noi dobbiamo essere molto meno rigidi.” ■



Anna Rita Secchi

Savona Terminal Auto pensa all'ampliamento dopo l'avvio della linea ro-pax con la Sardegna

Blanco: Buona la prima: a giugno abbiamo fatto 16 scali imbarcando più di 13 mila passeggeri e più di 6.500 auto. Adesso attendiamo l'ampliamento del terminal

“È il fiore all'occhiello, si chiama Zeus Palace ed è il traghetto partito in servizio il 17 maggio per Porto Torres: dopo un mese avevamo già fatto 16 scali imbarcando più di 13 mila passeggeri e più di 6.500 auto al seguito, tra van e motocicli. La linea è partita molto bene: anche in bassa stagione era già stato prenotato più di tre quarti di carico. Un grande successo, quasi inaspettato”. È cauto ed entusiasta al tempo stesso, Giorgio Blanco, presidente e amministratore delegato della società Savona Terminal Auto: dal suo terminal ha preso le mosse il traghetto, una linea nuova “che parte da un porto come Savona che non ha mai avuto una linea passeggeri per la Sardegna”.

Buona la prima, dunque?

“Sì, buona la prima. E anche le successive repliche saranno ottime. Con una linea regolare, nella bassa stagione, dal 18 settembre al primo luglio, verranno effettuati tre collegamenti a settimana. Il carico dei passeggeri verrà abbinato al traffico pesante, cosa che sta già avvenendo adesso: imbarchiamo anche rimorchi e camion per la Sardegna. Prevediamo già un 2023 a pieno regime.”

Come sta andando il traffico in questo momento?

“I numeri sono sempre a crescere: le prenotazioni per giugno, luglio e agosto sono vicine alla saturazione della capacità della nave. Stiamo andando molto bene: per fine anno mi attendo almeno 50 mila persone.”

Stesso successo anche per il suo Savona Terminal Auto?

“I traffici consolidati per short sea, per la Spagna stanno dando buoni risultati. Tutto il resto del settore, soprattutto la parte che riguarda la movimentazione rimorchi verso il paese iberico sta andando bene. Da gennaio a maggio abbiamo fatto più di 40 mila semirimorchi.”

E le auto?

“Sono in leggera flessione. In cinque mesi sono state 55 mila le auto nuove di importazione dalla Spagna, a causa della crisi dei microchip e delle altre problematiche annesse.”

Quali sono le prospettive per la chiusura dell'anno?

“Compresa la Sardegna saremo su 120 mila rimorchi, per quanto riguarda le auto supereremo le 100 mila unità.”

Quali nuovi lavori interesseranno il vostro terminal?

“La stazione marittima che abbiamo messo in piedi per attivare questo servizio passeggeri è particolare perché le auto prima dell'imbarco verranno stoccate sotto l'area di parcheggio dedicata. Si tratta di un'area sotto il multipiano, di nuova costruzione, che ha un vantaggio non da poco: i passeggeri staranno al coperto, quindi del tutto indipendenti dalle condizioni meteo. Poi stiamo ampliando la stazione: avremo altri 26 mila mq in concessione. Stiamo facendo l'istruttoria, entro settembre dovremo chiudere la pratica.” ■



La start up che punta al milione di passeggeri

Spezia e Carrara cruise terminal si prepara a costruire il nuovo terminal che dovrebbe essere pronto nel 2027



Daniele Ciulli

È quasi una start up. Lo dice senza usare mezzi termini il general manager, Daniele Ciulli, riferendosi al suo (e del neo presidente Andrea Bighelli, eletto a maggio 2022) Spezia & Carrara Cruise Terminal nato dalla partnership pubblico privata siglata nel 2019 che ha portato al bando di gara per l'assegnazione dell'attività crocieristica alla Spezia e a Marina di Carrara. La gara è stata vinta dalla società costituita dai tre soci Msc Crociere (tramite Marininvest), Costa Crociere e Royal Caribbean.

“Dovevamo partire nel 2020 ma il covid ci ha impedito di farlo - spiega Ciulli - Per due anni la società ha sopravvissuto a se stessa gestendo i volumi che il mercato dava. In pratica l'attività è partita a gennaio 2022 nonostante la nostra Srl avesse già due anni di vita”.

Il manager ha preso le redini del terminal il 1° gennaio 2022 da professionista di lungo corso nel settore: lunga esperienza nel settore terminal container prima nel gruppo Contship per 2 anni poi 5 anni nell'interporto dello scalo Centrale di Prato. “La cosa positiva in questa situazione - dice - è che, di fatto, l'attività crocieristica non si è mai interrotta: si è destagionalizzata, diciamo così, perché anche nell'inverno 2021 e nella primavera 2022, per la prima volta, c'è stato un calendario settimanale di crociere che scalavano La Spezia, per esempio”.

A Marina di Carrara, la vera start up, il traffico crocieristico targato Sctt è nuovo di pacca: la prima nave, la modernissima Valiant Lady del gruppo Virgin ha attraccato il 18 maggio alle 8 del mattino sbarcando 1.000 passeggeri. Una première per il terminal che per la prima volta aveva gestito l'accoglienza e la security per i passeggeri di una nave da crociera nel porto toscano. Fare previsioni sul futuro non è facile ma le prenotazioni danno una mano. “A oggi la

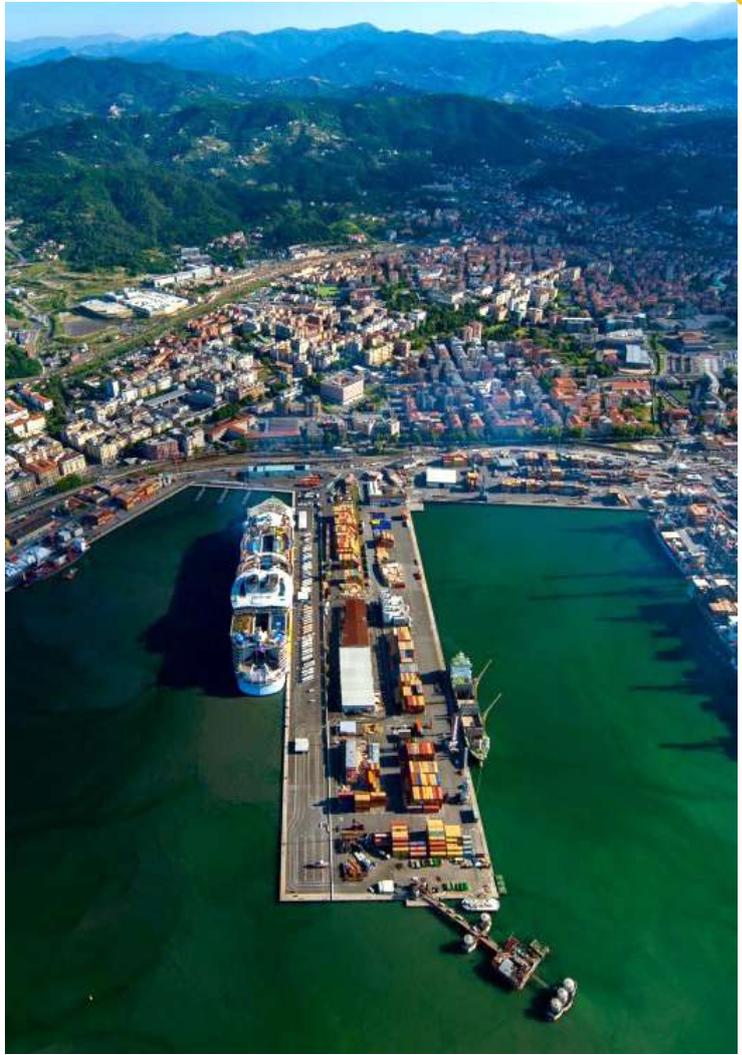


previsione è di 170 navi scalate nel 2022 alla Spezia per 450/500 mila passeggeri a seconda di come andranno i tassi riempimento estivo” spiega Ciulli. A questo si aggiunge l’attività crocieristica a Marina di Carrara: “Saranno 20 le navi a fine anno per circa 25 mila passeggeri”.

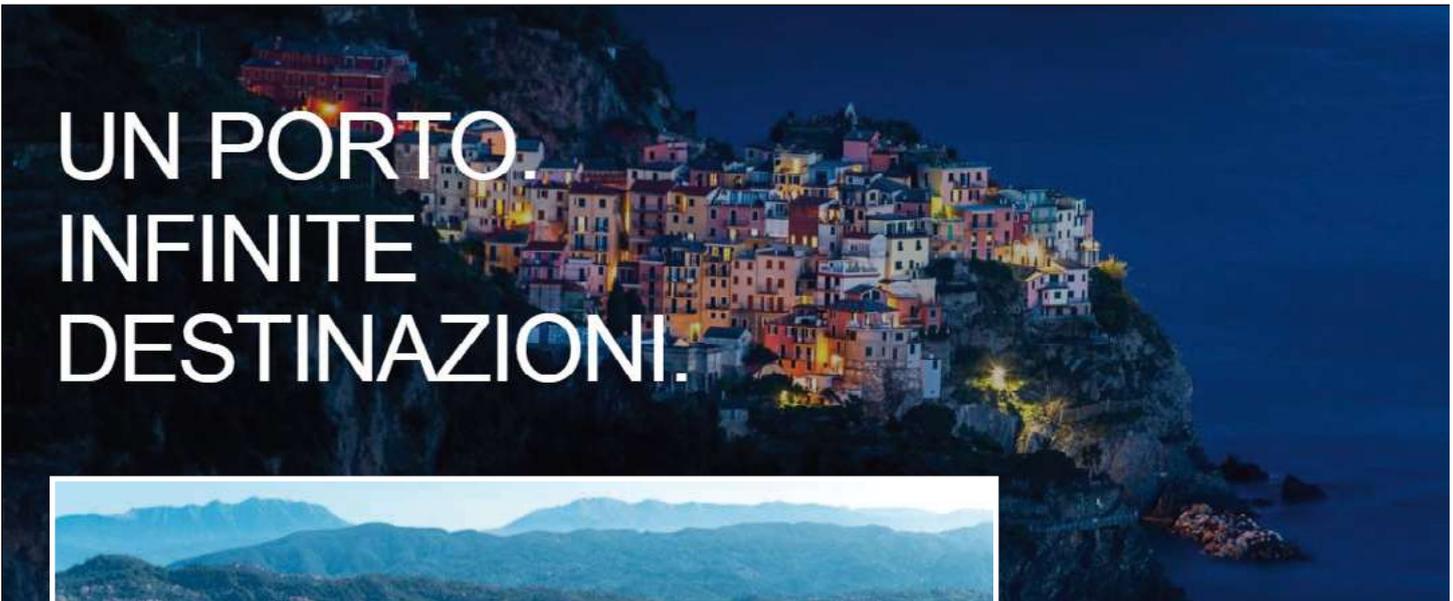
In più – prosegue il manager - abbiamo una piccola realtà che per noi costituisce una sorta di fiore all’occhiello ed è l’attività crocieristica che si sta svolgendo a Lerici. È di nicchia, perché si tratta di crociere di alto profilo con velieri a 5 alberi che fanno 8 scali previsti quest’anno per un migliaio di passeggeri”.

Tutto questo per un fatturato che Ciulli definisce ancora “piuttosto piccolo: 3-3,5 milioni di euro tra tutti i tre scali”, ma gli obiettivi di crescita per il 2023 ci sono e sono importanti. “A guardare il numero di accosti che abbiamo ricevuto come richiesta dalla nostra programmazione annuale dovremmo essere intorno o un po’ sopra ai volumi del 2019, con 200 toccate e 650/700 mila passeggeri”.

Il futuro passa anche per le infrastrutture del terminal: a gennaio 2023 inizieranno, secondo l’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale, i lavori su calata Paita, alla Spezia, per la costruzione del nuovo molo crociere. “I lavori - spiega Ciulli - dovrebbero concludersi nel 2025: a gennaio di quell’anno dovremmo prendere in mano il cantiere per la costruzione di un terminal crociere di nuova generazione completamente a impatto zero con tutte le tecnologie più moderne: sarà di 16 mila metri quadrati, dieci volte quello attuale, con un *multifunctional building*, un parcheggio interrato e una piazza coperta a disposizione della città. Tutto per un investimento intorno ai 40 milioni di euro. “Dovremmo iniziare i lavori nel 2025: taglio nastro e inizio attività primo trimestre 2027”. L’obiettivo nel lungo termine, anche se non lo sbandiera, è di arrivare a un milione di passeggeri l’anno. ■



UN PORTO. INFINITE DESTINAZIONI.



**SPEZIA &
CARRARA
CRUISE TERMINAL**



Stazioni Marittime di Genova 'alle prese' con la crescita di Grandi Navi Veloci

Edoardo Monzani non nasconde la difficoltà ad accogliere i semirimorchi crescenti della compagnia mentre il traffico crociere e traghetti sta tornando a crescere. Attesi a breve i lavori a Ponte dei Mille lato Levante

Guerra decisamente negativa. Non lascia dubbi l'affermazione di Edoardo Monzani, da poco ex amministratore delegato di Stazioni Marittime, 290.000 metri quadrati di superficie e 12 accosti distribuiti su Ponte Caracciolo, Ponte Assereto, Ponte Colombo, Ponte Andrea Doria e Ponte dei Mille nel porto di Genova.

"Molti clienti delle crociere provenivano dalla Russia e da paesi che non prevedono più l'espatrio" spiega Monzani. "I passeggeri statunitensi stentano un po' a riprendersi perché il Mediterraneo è considerato sempre un mare difficile, con tutti questi paesi confinanti. Per gli europei, nelle ultime settimane, stiamo vedendo una buona ripresa sulle crociere, soprattutto con tedeschi, svizzeri, austriaci, francesi e spagnoli".

Un quadro a tinte variabili, quindi: qual è il bilancio finora?

"Quest'anno abbiamo tante navi: 360 accosti. Se le navi arrivano piene torniamo vicino al 2019. Gran parte della stagione non è andata benissimo ma io conto di superare il milione di passeggeri."

Per quanto riguarda i traghetti?

"Per i traghetti c'è stata una grande ripresa nonostante l'aumento dei prezzi dovuto al caro carburante e all'incremento dei costi di manutenzione. C'è una buona risposta: nel 2022 superiamo sicuramente i 2 milioni di passeggeri."

Le prospettive per il 2023 quali sono?

"L'offerta di navi da crociera sarà sempre molto alta. Msc farà venire a Genova anche la World Class con una delle navi più moderne al mondo."

E per i traghetti?

"Ci sono ottime prospettive, soprattutto legate alla risoluzione dei problemi di Moby e Tirrenia. Perché se le due compagnie escono dalle loro situazioni finanziarie con l'adesione dei creditori, potranno garantire maggiore costanza nelle presenze a Genova."

Grandi Navi Veloci fa la parte del leone però, non è vero?

"Sì, anche perché sta aumentando ogni anno il numero delle navi, tanto che ci stanno 'mettendo in difficoltà' in termini di accosti. Abbiamo anche dei problemi perché abbiamo difficoltà a gestire tutto il loro traffico merci: la carenza delle nostre aree non ci consente di gestire tutti i semirimorchi e i camion."

Come pensate di risolvere la questione?

"Abbiamo avviato prendendo delle aree vicino alla nostra concessione: stiamo utilizzando parte di calata Bettolo in attesa che l'Authority inizi i lavori. Se non iniziano, abbiamo la possibilità di stoccare un certo numero di camion e rimorchi. Non basta: abbiamo anche affittato delle aree al terminal rinfuse e anche lì mandiamo dei mezzi. In questo modo cerchiamo di far fronte alla necessità del nostro cliente maggiore che poi è anche nostro azionista."

Quali sono i problemi in questo momento?

"Speriamo che i lavori che devono fare alla stazione marittima soprattutto sul versante del ponte dei Mille lato levante partano. I lavori a quel molo dovrebbero consentire l'accosto alle navi come le World Class."

Quando pensate termineranno questi lavori che valgono oltre 24 milioni di euro?

"Non lo sappiamo con precisione, purtroppo. Dovevano prendere avvio a inizio 2022, poi sono sempre slittati di mese in mese. Adesso, l'ultima è che iniziano a luglio 2022 e finiscono a settembre 2023. Ma di macchine e operai non c'è ombra. Sono lavori che deve fare l'Autorità di sistema portuale: credo che aspettino ancora delle autorizzazioni, forse inizieranno ad agosto, ma secondo me è più probabile che, a questo punto, partano direttamente a settembre." ■



Edoardo Monzani

Trieste sogna in grande nelle crociere sfruttando le difficoltà di Venezia

Madriz: “Nel 2022 siamo vicini a 500 mila passeggeri tra Trieste e Monfalcone. Possiamo migliorare”. Uno studio della Capitaneria ha individuato fino a 8 possibili accosti per navi bianche

L'assemblea di Trieste Terminal Passeggeri (Ttp), la società che gestisce il traffico crocieristico alla stazione marittima dello scalo giuliano, l'ha nominato nel luglio 2020. Il goriziano Gianluca Madriz, da allora, si dedica anima e corpo al ruolo di nuovo presidente, anche se rimane a capo dell'Azienda speciale del porto di Monfalcone e vicepresidente dell'ente camerale della Venezia Giulia. Con un 40% in mano all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, e il resto tra Msc e Costa Crociere, Ttp è un altro esempio di partecipazione mista pubblico privata nel settore marittimo. “La governiamo come fosse un'azienda privata quindi con la velocità e l'impegno dell'imprenditore”, sottolinea Madriz impegnato in questo momento a gestire la ripartenza post-pandemia. “Siamo premiati come home port di Trieste e come sviluppo enorme di Monfalcone” dice il manager. “Per il 2022 abbiamo previsto, già prenotati, 188 scali su Trieste e 26 a Monfalcone. Questo vuol dire che potremo forse parlare di possibilità di movimentazione di passeggeri tra 350 e 430 mila unità. Siamo quasi vicini a 500 mila passeggeri tra Trieste e Monfalcone.”

Non dovete ringraziare anche i problemi di Venezia?

“Sarebbe sciocco negare una parte di peso. È stata una carta importante e ce la siamo giocata. Come? Riorganizzando in tempi record e h24 l'accoglienza di navi che necessitavano di essere accolte in extremis su Monfalcone, per esempio. Venezia è unica, ma io sono figlio di queste terre e lavoro perché questa terra possa svilupparsi. Stiamo realizzando opere importanti per andare nella direzione di certi numeri: 750 mila croceristi sono un obiettivo raggiungibile.”

A quali numeri fa riferimento?

“A quelli del Contrammiraglio Vincenzo Vitale, che dirige la Capitaneria di Porto nel capoluogo giuliano: è stato lui a commissionare uno studio per capire quale sia la capacità che Trieste ha in termini di sviluppo. Ebbene, è emerso come lo scalo sia in grado di ricevere fino a 8 navi. Noi oggi operiamo con tre o quattro navi la settimana: potremmo arrivare a un utilizzo di 8 banchine, 4 per grandi navi da oltre 3.000 passeggeri, altre più piccole. Se il conto è giusto, questo vorrebbe dire che noi abbiamo una capacità giornaliera che varia tra le 20 mila e le 30 mila persone. Iniziano a diventare numeri interessanti e importanti.”

Parliamo di oggi: quali sono i dati attuali?

“Sono più realista del re ma resto ottimista. I dati provvisori parlano di oltre 500 mila passeggeri che potrebbero anche raggiungere 700/750 mila passeggeri. Col 2022, comunque, abbiamo già raddoppiato i dati.”

Le banchine saranno interessate da lavori infrastrutturali?

“Uno degli obiettivi di questi giorni, di queste ore, è mettere mano alla stazione marittima. Non do tempistiche perché quando si parla di opere pubbliche le regole si fanno complicate. È un investimento importante, da parecchi milioni di euro, che conosceremo esattamente nelle prossime settimane visto che stiamo mettendo mano a un progetto che avevamo già. Lo adegueremo solo alle nuove normative: basti pensare alla necessità di elettrificare tutti i sistemi quindi anche la produzione di energia elettrica. Stiamo lavorando alacremente per essere, spero già il prossimo anno, in condizione di metterci mano.” ■



Il nuovo terminal crociere di Ravenna promette 90 toccate e 130mila passeggeri nel 2022

La società formata da Royal Caribbean e da Vsl Ravenna gestirà le prime due stagioni con una struttura provvisoria di accoglienza in banchina per poi iniziare la costruzione della nuova stazione marittima da oltre 26 milioni di euro



Circa 90 toccate di navi da crociera programmate per una previsione di 130.000/140.000 ospiti, “numeri ancora difficile da stimare per via delle restrizioni relative al Covid ancora in essere”. Sono queste le aspettative anticipate da Anna D’Imporzano, direttore generale di Ravenna Civitas Cruise Port, in attesa che nei prossimi giorni venga reso pubblico il calendario ufficiale della stagione 2022. “Questa prima stagione porrà le basi per la futura attività del porto crocieristico e servirà alla comunità e al territorio di Ravenna per crescere in armonia con il terminal, scoprendo nuove professionalità e attività per un comune sviluppo sostenibile” ha dichiarato il vertice della nuova concessionaria che gestirà il terminal crociere del porto romagnolo dopo che negli anni scorsi era stata Global Port Holding attraverso la Ravenna Terminal Passeggeri.

Ravenna Civitas Cruise Port è una joint venture tra RCL Cruises Ltd, società di Royal Caribbean Group, e Vsl Ravenna Srl, nuovo concessionario del terminal crociere di Porto Corsini presentatasi nei giorni scorsi durante un incontro presso l’Autorità di Sistema Portuale con i rappresentanti delle Associazioni del Tavolo Provinciale dell’Imprenditoria.

Il presidente della port authority romagnola, Daniele Rossi, ancora una volta ha ringraziato Royal Caribbean Group per la scelta di scommettere su Ravenna e ha annunciato che “l’Autorità di Sistema Portuale entrerà a far parte del network dei porti crocieristici e sarà presente al prossimo Seatrade Cruise Global, la più importante fiera mondiale dedicata al mondo delle crociere, che si svolgerà a Miami dal 25 al 28 aprile prossimi. Proprio durante Seatrade Expo, l’Autorità di Sistema Portuale si presenterà, insieme al nuovo concessionario, ai più importanti operatori internazionali del settore per promuovere il nuovo terminal”.

Durante l’incontro è stato illustrato il progetto del nuovo terminal dedicato alle crociere che inizierà a operare con le prime navi già dal prossimo mese di aprile. Il progetto, che si basa sul rilancio della funzione crocieristica del porto di Ravenna attraverso la riqualificazione dell’area di Porto Corsini antistante il terminal e l’integrazione con il nuovo Parco delle Dune che sarà realizzato dalla stessa Autorità di Sistema Portuale. Il progetto prevede che le prime due stagioni siano gestite con una struttura provvisoria di supporto al terminal in grado di accogliere le operazioni di homeport con standard qualificanti di fruibilità e comfort, mentre lo stesso concessionario inizierà la costruzione della nuova Stazione Marittima per un investimento complessivo del valore di oltre 26 milioni di euro.

Le associazioni presenti hanno evidenziato la grande opportunità che questo importante investimento offre non solo al porto ma soprattutto alla città, evidenziando che le attività commerciali e artigianali del centro storico si dovranno preparare per l’accoglienza dei turisti con l’obiettivo di trattenerli a Ravenna il più a lungo possibile.

Alla riunione erano presenti anche gli assessori comunali al Porto, Annagiulia Randi, e al Turismo, Giacomo Costantini, che hanno rimarcato che “Quest’anno sarà un anno di prova in cui si dovrà imparare a lavorare in sinergia con Ravenna Civitas Cruise Port e le associazioni di categoria per offrire i migliori servizi. Dovremo anche imparare a conoscere le navi e i loro ospiti, che arriveranno da diversi paesi. Siamo già al lavoro per cogliere al meglio le opportunità che le crociere offriranno sia a terra per commercio e visite guidate, che a bordo per forniture e servizi”. ■

Fra due anni il porto di Bari avrà il nuovo terminal crociere

Adsp avvia la gara da 9 milioni di euro per l'esecuzione dei lavori

Acinque mesi dall'approvazione del progetto esecutivo, l'Autorità di Sistema Portuale di Bari ha reso noto di aver "pubblicato il bando di gara per individuare la ditta, o l'Ati, che si occuperà dei lavori di realizzazione di un terminal passeggeri sulla banchina 10 del porto di Bari".

Si tratta di una procedura aperta telematica, con applicazione del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, individuata sulla base del miglior rapporto qualità prezzo.

"L'appalto, di oltre 9 milioni di euro, consiste nell'esecuzione di lavori - spiega l'Adsp - sulla base del progetto esecutivo, per la realizzazione di un nuovo terminal passeggeri sulla banchina 10 del Molo di Ponente dello scalo adriatico, lavori che, secondo quanto recita lo stesso bando, dovranno essere completati entro 600 giorni, naturali e consecutivi, successivi alla data del verbale di consegna".

Per l'ente "il nuovo terminal, il cui cantiere presumibilmente potrebbe avviarsi già a partire dal prossimo settembre, sarà una struttura moderna e funzionale che si svilupperà su una superficie di circa 3.000 mq. La caratteristica principale dell'edificio sarà la sua polifunzionalità, atteso che, oltre ad essere utilizzato meramente per l'accoglienza dei passeggeri, potrà avere, anche, diverse funzioni sociali".

"La portata strategica dell'opera, per il porto di Bari, è gigantesca" commenta il presidente di Adsp Ugo Patroni Griffi. "Una valutazione che è stata condivisa e sposata da tutti i soggetti interessati che ci hanno accompagnato speditamente all'ultima fase di una procedura complessa e articolata. Il nuovo terminal oltre ad innalzare esponenzialmente l'appeal dello scalo, andrà a rafforzare il legame urbano porto-città. Lo scalo di Bari inteso sempre più quale snodo nevralgico, non solo dei traffici portuali, ma anche della vita sociale di tutta l'area Metropolitana". Il termine per il ricevimento delle offerte è fissato alle ore 10.00 del 13 giugno prossimo. Le offerte saranno aperte nel corso di una seduta telematica il giorno successivo, il 14 giugno alle ore 11.00. ■



DAL MARE È TUTTA UN'ALTRA COSA.

Con le navi del Gruppo Caronte & Tourist viaggi da Salerno e Napoli verso la Sicilia e raggiungi i meravigliosi arcipelaghi siciliani, tutti diversi e da scoprire.

Scegli di viaggiare con il Gruppo Caronte & Tourist. Dal mare è tutta un'altra cosa.



carontetourist.it

+39 090 5737

GRUPPO CARONTE & TOURIST



CARONTE & TOURIST



siremar
Caronte & Tourist Isola Minori S.p.A.

Inaugurato a Palermo il nuovo terminal crociere

La struttura sarà gestita da West Sicily Gate, società partecipata da Costa Crociere e Msc Crociere



È stato inaugurato sul molo Vittorio Veneto, il Palermo Cruise Terminal, realizzato sullo scheletro dell'antica stazione marittima, datata 1950 e firmata dall'architetto Salvatore Caronia Roberti. "È il risultato di una completa rifunzionalizzazione che ne ha mantenuto sostanzialmente invariato l'aspetto esteriore ma è radicalmente intervenuta sulla riconfigurazione degli spazi interni, in termini di consistenza, di funzioni, d'architettura, di collegamenti" ha spiegato una nota dell'Autorità di Sistema Portuale, menzionando un "costo di 40 milioni di euro fra struttura e opere a supporto".

Alla cerimonia, erano accanto Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità portuale del Mare di Sicilia occidentale, Nello Musumeci, presidente della Regione siciliana, Leoluca Orlando, sindaco di Palermo, Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti, Francesca Isgrò, presidente West Sicily Gate, Giovanni Onorato, chief executive officer di Msc Crociere, Mario Zanetti, direttore generale di Costa Crociere. In collegamento, Enrico Giovannini, ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, mentre Mara Carfagna, ministro per il Sud e la Coesione, ha inviato un video messaggio.

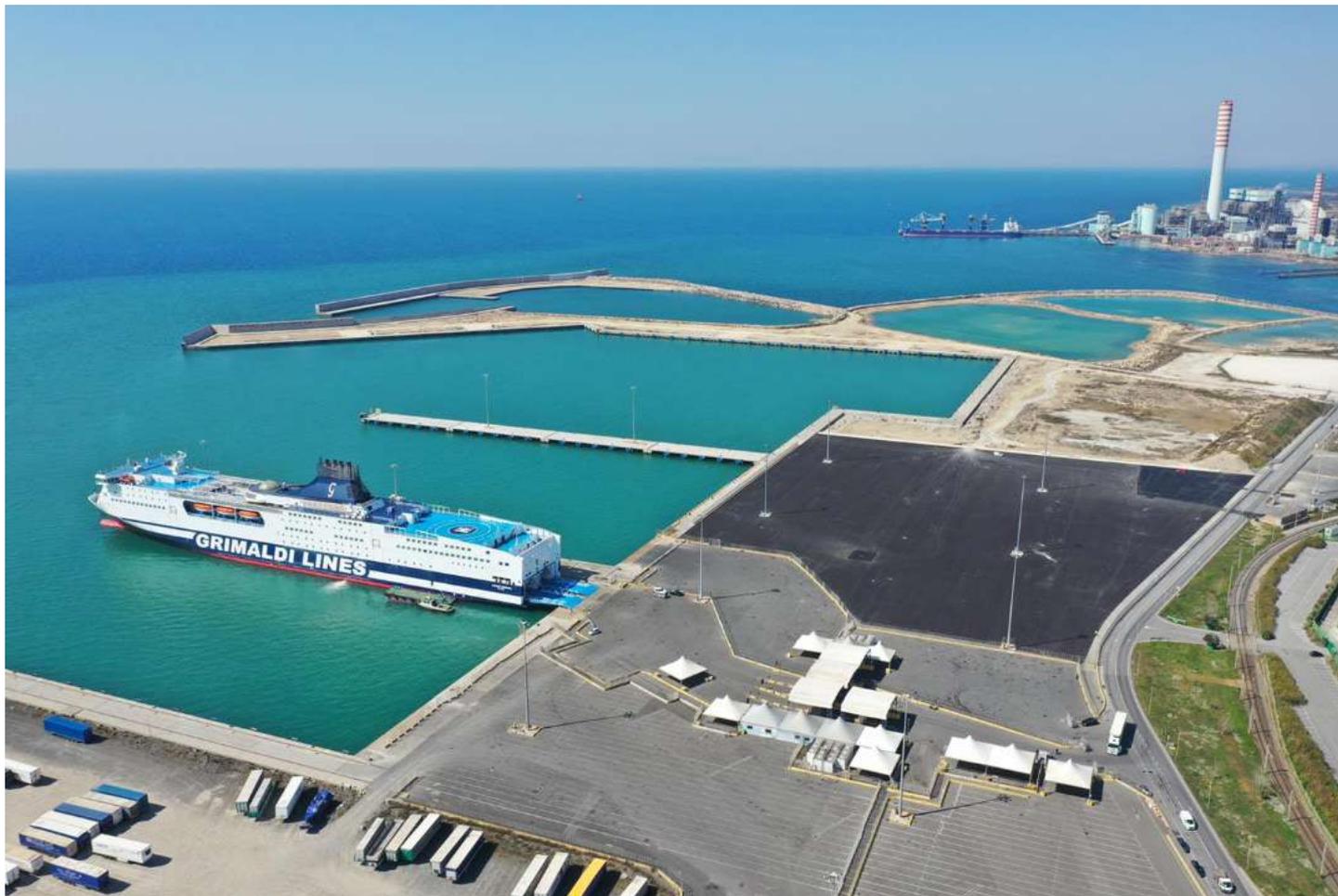
"Ci siamo impegnati per restituire al porto un'anima nuova, legata al cuore antico della città, alla sua storia, alla sua cultura" ha spiegato Monti. "È motivo d'orgoglio per me riconsegnare alla città il suo cruise terminal, indispensabile per cogliere le tante sollecitazioni che giungono dall'esterno e per rispondere in modo nuovo alle attuali esigenze del mercato. L'intervento è servito a incrementare lo sviluppo e l'utilizzo della struttura che riveste un ruolo strategico per la mobilità, il turismo, l'economia della realtà urbana e siciliana. Di più: essa rappresenta la prima interfaccia tra la città di Palermo e il turismo crocieristico".

Secondo una nota dell'ente "nel 2017 la nuova governance, presieduta da Pasqualino Monti, aveva ereditato una stazione marittima in stato di abbandono: una struttura fatiscente, sequestrata, su una banchina a sua volta sequestrata nel 2015 dalla Procura di Palermo per problemi di stabilità, e con un contenzioso in atto con la ditta che stava eseguendo i lavori. Da questa condizione di partenza ha avuto inizio una mastodontica, e complessa, riqualificazione, realizzata in mezzo a mille difficoltà, non ultime quelle conseguenti alla pandemia. Risolto il contenzioso e riaperto il cantiere a fine 2018, è stata messa in sicurezza e dissequestrata la banchina ed è stato ricostruito totalmente il terminal". L'obiettivo dichiarato è "elevare la funzionalità del cruise terminal a un livello di standard contemporaneo, tramite la ridefinizione degli spazi, l'implementazione e la riorganizzazione delle strutture e dei servizi (accettazione, attesa, controllo e tecnologia), l'integrazione e la sostituzione degli impianti tecnologici".

Questa la conclusione di Monti: "Non abbiamo cercato un bell'edificio posizionato al centro del porto ma abbiamo costruito attorno a esso una rete di infrastrutture essenziali: abbiamo dragato i fondali, salpato il molo sud, inserito il dolphin al Vittorio Veneto, eliminato finalmente i bacini da 19 e 50 mila Tpl che rendevano difficoltose le manovre dei colossi del mare. Abbiamo ricostruito il Sammuzzo, una banchina di circa 500 metri sulla quale non riusciva ad attraccare neanche un peschereccio e che oggi è un approdo sicuro per grandi navi da crociera, e uno spazio verde con in testata un attrezzato terminal aliscafi: il servizio pubblico per le isole minori è fondamentale che avvenga in un contesto qualificato. Sul Trapezoidale, abbiamo intrapreso un'opera di demolizione incredibile di quasi 20 mila mq di brutture e nefandezze. Siamo rimasti fedeli al nostro motto 'demolire per ricostruire', perché il mercato, ovvero il nostro faro per incrementare volumi, traffico passeggeri, ricchezza, aveva necessità che i lavori venissero conclusi in tempi brevi e con rispetto dei tempi". ■

A gara le concessioni per la nuova darsena traghetti a Civitavecchia

Le banchine dalla 27 alla 30 saranno quelle contese per ospitare traffici ro-ro e ro-pax



A Civitavecchia si è appena tenuta la seduta di un Comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale con numerose delibere "di rilievo strategico approvate dal Comitato, tutte all'unanimità, a partire dall'atto relativo all'avvio del procedimento per la concessione delle banchine 27, 28, 29, 30 e dei piazzali retrostanti".

"Mi sia consentito di affermare - ha dichiarato il presidente Musolino - che si tratta di un atto storico per il porto di Civitavecchia che ancora oggi è tra gli scali con più banchine pubbliche in assoluto e per il quale si apre un percorso improntato alla ratio della legge 84/94, che consentirà all'Adsp di distaccarsi da un modello di gestione che finora era stato fin troppo simile a quello del Consorzio Autonomo del Porto, con lo svantaggio evidente di dover da un lato sopportare maggiori oneri per la manutenzione delle banchine e delle aree pubbliche e dall'altro di poter contare su minori entrate correnti derivanti dai canoni delle concessioni".

Dalla port authority è stato sottolineato "l'importante lavoro svolto in pochissimo tempo, passando dall'approvazione del piano strategico al disciplinare dell'evidenza pubblica per la concessione delle banchine della darsena traghetti, dalla 27 alla 30.

La conclusione di questo procedimento ci consentirà di fare un autentico salto di qualità in un ambito, quello del ro-ro, in cui siamo tradizionalmente forti".

"Musolino ha aggiunto: "Posso garantire che sarà redatta una concessione con adeguate forme di controllo sul piano industriale del concessionario, con tutte le accortezze necessarie, nel momento genetico della concessione, a garantire l'interesse pubblico".

Il Comitato di Gestione ha inoltre approvato la terza nota di variazione per l'esercizio finanziario 2022: con 4.683.000 euro, provenienti dai ristori per il Covid, che consentiranno l'attivazione del piano dei dragaggi per il porto di Civitavecchia.

Parere favorevole anche per l'adozione dell'Adeguamento Tecnico Funzionale per l'apertura della bocca a sud del porto.

Tra gli altri atti all'ordine del giorno è stata deliberata l'integrazione all'erogazione della seconda tranche di 4.744.000 euro del prestito Bei per l'intervento di riorganizzazione del sistema ferro nel porto di Civitavecchia, nell'ambito del progetto "Fast Track to Sea". ■



IL QUOTIDIANO ON-LINE
DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

SHIPPING ITALY

UNA PUBBLICAZIONE DI
ALOCIN MEDIA SRL
PIAZZA ROBERTO BALDINI 4/66
16149 GENOVA
TEL. +39 010 9703071
P.I./C.F. 02499470991

DIREZIONE & REDAZIONE
NICOLA CAPUZZO
CELL: + 39 334 7889863
REDAZIONE@SHIPPINGITALY.IT
CAPUZZO.NICOLA@GMAIL.COM

SALES AGENT
RBMEDIA
VIA VESPUCCI, 45/5
16156 GENOVA
TEL: 010 7312376
CELL: +39 347 5865515
R.MAESTRI@RBMEDIA.IT