

RASSEGNA STAMPA 18 MARZO 2013

Fonte:



Dassatti commissario del porto di Napoli

Commissario a Napoli: il ministro Corrado Passera ha nominato l'oramai ex presidente Luciano Dassatti, visto che sono scaduti i 45 giorni di proroga. Dal 20 marzo, quindi, Dassatti vestirà i panni di commissario in attesa che il nuovo governo ed il nuovo ministro procedano poi alla scelta del nuovo presidente.

Il tutto in un momento difficile: i dati di traffico relativi al 2012, se si eccettua il comparto dei containers che incassa un più 3,8%, sono tutti di segno negativo. Scende il dato globale di traffico che perde il 7% passando dai 21 milioni 457.144 di tonnellate del 2011 ai 20 milioni 038.162 del 2012. Perdono l'1,1% le merci varie, perdono le rinfuse solide che, con 3.295.637 tonnellate, segnano un meno 24,5% mentre quelle liquide registrano un calo del 5,6% con 5.173.674 tonnellate ma, quel che appare preoccupante è la perdita in un settore da sempre considerato il fiore all'occhiello del porto di Napoli: quello dei passeggeri che, se rimane quasi stabile per i traghetti ed i collegamenti con le isole con i suoi 6 milioni 211.122 passeggeri (meno 0,1%) perde oltre il 5% in quello dei crocieristi.

Non solo: il Grande Progetto per il porto fortemente voluto dal presidente della Regione Stefano Caldoro che dovrebbe mettere in moto finanziamenti per oltre 330 milioni di euro (240 milioni dai fondi Fers 2007-2013 e 95 per i raccordi con le ferrovie), rischia di rimanere al palo.

Bianca d'Antonio

Singapore, in due mesi 5 milioni di container

Singapore - Il porto di Singapore ha chiuso il primo bimestre con la movimentazione di quasi 5 milioni di teu, il 2,5% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, mentre la movimentazione di Shanghai è stata nello stesso periodo di 4,9 milioni di teu, il 2,5% in più su base annua. Il porto di Shanghai ha subito il rallentamento del Capodanno cinese ed ha una quota di transhipment marginale, rispetto alla quasi totalità di Singapore. Nel bimestre il porto di Shenzhen ha registrato una crescita su base annua del 6% a 3,5 milioni di te, mentre la vicina Hong Kong ha registrato una flessione del 4,3% a poco meno di 3,5 milioni di teu.

NORD EUROPA, MSC SCEGLIE LE HAVRE COME HUB

Le Havre - La Msc utilizzerà il **porto di Le Havre** come hub per tre dei suoi servizi feeder in Nord Europa, finora facenti capo ad Anversa o Rotterdam. Si tratta dei servizi Liverpool Express, per il quale Le Havre sostituisce Rotterdam, Ireland & Scotland Express (Le Havre sostituisce Anversa) e Biscay Express (Le Havre aggiunto). Il volume portato allo scalo francese da questi servizi sarà di circa 350.000 teu l'anno.

Piccini: è uno scossone ma non siamo in coma

LIVORNO «La nostra città ci ha messo tanti anni a capire che le crociere possono essere una opportunità di sviluppo per il porto. Ora non mettiamoci a piangere addosso come se avessimo perso tutto: siamo pur sempre uno dei primi 5-6 porti in Italia in questo settore e abbiamo tutte le carte in regola per risalire la china». Anche per Roberto Piccini forse fino a qualche tempo fa valeva solo la “religione dei teu”, l’unica vera fede era quella nei contenitori: adesso il presidente della Porto di Livorno 2000 invita la città a non dar per perduta la battaglia sulle crociere perché «è appena cominciata». Vabbè, ma le 41 navi da crociera che nel 2013 sono state dirottate da Livorno su La Spezia vogliamo dimenticarle? Piccini è costretto ad ammettere che sono «un bello schiaffo» ma – tiene a ribadire – «stiamo parlando di una quarantina di navi su quasi mezzo migliaio: ce ne sono 442 che continuano a far tappa a Livorno. E l’abbandono di Msc appena dopo aver programmato Livorno come porto d’imbarco per la propria ammiraglia? Il presidente della Porto di Livorno 2000 attribuisce la decisione «non per responsabilità di Livorno ma per via di esigenze di riorganizzazione della propria offerta ai croceristi». Piccini ce la mette tutta per ribadire che «non siamo in coma». E, anche se finora la crescita delle crociere era stata praticamente una marcia trionfale con percentuali non di rado in doppia cifra, «un po’ di alti e bassi rientrano nella fisiologia, la perdita di qualche decina di navi ci può stare: Livorno resta un porto importante». A giudizio del numero uno della società che gestisce il porto passeggeri, Livorno «non ha ammainato la bandiera»: lo scossone – afferma – può essere salutare perché «spinge ad acquisire finalmente la consapevolezza che bisogna dare alle compagnie delle love boat la garanzia degli ormeggi, ovviamente nel rispetto del lavoro di tutti». La Spezia si è presentata al Seatrade di Miami, di fronte alla clientela internazionale, mostrando come cosa fatta (ma nel 2017) un nuovo molo dedicato. Ma – aggiunge Piccini – «ben prima di quella data Livorno è in grado di realizzare le soluzioni che ha già individuato e messo nero su bianco nel nuovo Prg del porto: certo, c’è qualche difficoltà nella fase di transizione ma si sta andando avanti nell’iter che provvederà allo spostamento di rinfuse e cellulosa così da mettere tutti nelle migliori condizioni per lavorare. Compresi noi delle crociere»

«Decidere subito senza se e senza ma»

«Nel 2012 sono transitati negli scali passeggeri italiani 10.798.403 turisti: di questi oltre un milione a Livorno. Allo stato però lo scenario delle crociere nel nostro porto appare chiaro: perderemo circa 180mila passeggeri». Parte da qui Angelo Roma, ex port captain di Zim e ex presidente Toremar, in passato candidato all’Authority, per segnalare che «mentre la nave affonda non possiamo pensare di essere sempre in navigazione: bisogna agire, e subito! Dove "subito" vuol significare nel giro, massimo, di un mese». Per Roma «entro 30 giorni» si deve decidere a chi va l’Alto Fondale: «O alla Porto 2000 o alla Compagnia, senza coabitazioni e/o compromessi». «Il risultato – aggiunge – deve, e sottolineo deve, essere quello di cercare di mantenere gli ottocentomila passeggeri previsti per il 2013, che francamente, non sono pochi, sono numeri da seconda fascia. Civitavecchia, Genova, Napoli, Savona, e poi noi insieme a Bari e Messina. Seguiti, in terza fascia, da Catania, La Spezia, Palermo, Salerno, Ancona e Cagliari». A giudizio di Angelo Roma bisogna «fare in modo che gli armatori possano programmare gli ormeggi a 2 anni e migliorare la ricettività a banchina». Lo dice ripetendo che «alla fine, di fondamentale importanza è capire che il timone è in mano all’armatore, e non perché siamo livornesi, cercare noi di governare la nave: a buon intenditor poche parole...»

Portuali: macché intralcio, vogliamo lavorare insieme

LIVORNO Una quarantina di navi da crociera emigrano a La Spezia perché Livorno non offre accoglienza adeguata? La Compagnia Portuale non accetta di vedersi in qualche modo addossare la colpa. Al contrario, – dice il presidente Enzo Raugei – «abbiamo presentato all’Autorità Portuale una proposta di soluzione alla mancanza di accosti per le navi da crociera: l’abbiamo fatto dichiarandoci disponibili a discuterne al più presto». I portuali entrano in rotta di collisione non con la Porto di Livorno 2000 ma con il fatto che la società pubblica (controllata dall’Authority) abbia l’esclusiva del settore crociere. È per questo che dal quartier generale di via San Giovanni si sottolinea che la propria proposta «prevede, attraverso una regia unica, condivisa con Porto di Livorno 2000, l’integrazione e l’armonizzazione dei legittimi diritti del concessionario con quanto stabilito dal Piano operativo triennale». Nel mirino il diritto di “precedenza” assegnato alle navi da crociera ma «in casa d’altri», cioè all’Alto Fondale, che «la Compagnia ha pieno diritto a gestire fino al 2024». Il gruppo della Compagnia portuale punta a «mantenere e salvaguardare sia il traffico delle merci varie che quello delle crociere». Come? Con «una soluzione tecnica» che sia «rispettosa della legge di riforma portuale, delle previsioni del Piano operativo triennale, del Codice della navigazione, dei diritti del concessionario», comunque «nell’interesse generale del porto e dell’occupazione». Raugei ricorda che «aumenta il numero dei porti che dedicano banchine e spazi alle navi da crociera»: per rendersene conto basta scorrere «l’elenco delle presenze alla convention annuale di Miami» (compresi molti porti «vicini alle città d’arte»). Ad esempio, quelle della Toscana «sono in gran parte raggiungibili con tempi di viaggio assai simili sia da Livorno che da La Spezia che da Carrara (anch’essa in procinto di attrezzarsi a porto passeggeri)». Insomma, Livorno non è più l’unica a “vendere” le escursioni in Toscana: è venuta meno «una peculiarità che non poteva durare in eterno». Dunque, «anche questo segmento di traffico» si apre «alla competizione»: è un aspetto-chiave con il quale «avremo a che fare anche nel futuro». In questo scenario – viene sottolineato da Raugei – la Compagnia rivendica «che ha proposto e proporre di rispondere garantendo ormeggi, evitando contrapposizioni, offrendo buoni servizi nel rispetto delle regole e della sicurezza».

MSC nel consorzio per le riparazioni genovesi

Nell'area sempre piuttosto conflittuale delle riparazioni genovesi è avvenuto il miracolo: undici aziende si sono messe d'accordo e hanno presentato due offerte per gestire i bacini di carenaggio del porto messi a gara nelle scorse settimane da Ente Bacini. Ma questa non è l'unica sorpresa, perché fra queste aziende si è inserita anche una controllata, non genovese, del gruppo MSC, vale a dire l'azienda napoletana Nuova Meccanica Navale.

Secondo quanto trapela da alcuni addetti ai lavori, alla scadenza del bando pubblico promosso da Ente Bacini si sarebbero presentati due consorzi d'impresе interessati a ottenere in concessione esclusiva le vasche di carenaggio: il primo (composto da Amico & Co, Polipodio e Arredamenti Porto) ha chiesto il bacino numero 2, mentre la seconda cordata (formata da T.Mariotti, San Giorgio del Porto, General Montaggi Genovesi, Zincaf, Gennaro, Gruppo Messina, Lagomarsino e Nuova Meccanica Navale) è interessata alla gestione del 4 e del 5.

Nonostante un bando che secondo alcuni dei partecipanti alla gara "era fatto per scoraggiare la partecipazione dei privati", si è arrivati invece a una soluzione positiva che fa ritrovare al comparto delle riparazioni navali genovesi un'unità d'intenti che non si percepiva da molto tempo. Anche i timori di alcuni addetti ai lavori, che si chiedevano come potesse sopravvivere un'azienda nel caso fosse rimasta 'fuori dai giochi', sono stati in questo modo superati. A questo punto la prima seduta che si occuperà di esaminare le due offerte arrivate entro il termine di venerdì scorso è prevista per mercoledì prossimo. Secondo quanto scritto nel bando di gara la durata della concessione sarà triennale (scadenza fissata al 31 dicembre 2015) e questo primo periodo di tempo servirà per capire se il nuovo assetto di gestione dei bacini si rivelerà funzionale. I contratti per l'utilizzo dei bacini, se non ci saranno intoppi, potranno decorrere rispettivamente dal 1° luglio per il bacino 2, dal 3 giugno per il 4 e da inizio maggio per la vasca più grande. Il corrispettivo annuo previsto per l'utilizzo in concessione della vasca più piccola è fissato in 240.000 euro, mentre per le due infrastrutture più grandi il canone annuo sarà rispettivamente di 552.000 euro e di 660.000 euro.

Per MSC Crociere nuove navi dal 2016

Miami (USA) – “Dal 2004 siamo cresciuti dell’800% in termini di crocieristi, nel 2012 abbiamo superato quota 1,4 milioni di passeggeri a bordo e l’obiettivo per quest’anno è raggiungere la soglia di 1,6 milioni”. L’amministratore delegato di MSC Crociere, Pierfrancesco Vago, in occasione della fiera mondiale Cruise Shipping Miami ha fatto il punto sullo stato d’avanzamento del programma di sviluppo della propria flotta e sui prossimi investimenti in programma. “Sul fronte delle nuove commesse ci prendiamo una breve pausa di riflessione perché con la consegna appena avvenuta della MSC Preziosa la flotta sale a 12 unità ed è ora il momento di consolidare gli investimenti fatti. Peraltro – prosegue il numero uno di MSC Crociere - stiamo già lavorando a un nuovo prototipo di nave da oltre 150.000 tonnellate di stazza con lunghezza sempre oltre i 300 metri, ma più larghe anche per ottenere spazi più ampi a bordo. Quando la firma dei contratti? Posso solo dire che dalla progettazione alla consegna della nave passano tre anni”. Per la firma del contratto di costruzione bisognerà dunque attendere ancora un anno e la consegna non prima del 2016. Sabato prossimo, intanto, si terrà a Genova il battesimo della nave MSC Preziosa appena costruita dal cantiere STX France, che consentirà a MSC Crociere di diventare, secondo l’analisi riportata nel Cruise Industry News Annual Report, la terza compagnia crocieristica al mondo per capacità passeggeri dopo Carnival Cruise Lines e Royal Caribbean International. Con l’ingresso in flotta di quella che sarà la dodicesima nave (anche se risulta che la MSC Melody non sia ancora stata venduta e quindi nel breve termine saranno ancora 13 le unità di MSC Crociere), la capacità passeggeri offerta dalla compagnia italo-svizzera presieduta da Gianluigi Aponte crescerà quest’anno del 9,4%, superando quella di Princess Cruises, Costa Crociere e Norwegian Cruise Line. Da un punto di vista geografico MSC Crociere dispiega il 50% della propria flotta in termini di capacità passeggeri nel Mediterraneo, il 14% in Sud America, il 12,5% in Nord Europa e il resto suddiviso tra Africa, Caraibi, isole Canarie e Mar Rosso. “Riteniamo – aggiunge Vago – che il Sud America sia un mercato fantastico per le crociere, dove stiamo ottenendo riscontri sempre più incoraggianti anche dalla classe media locale in termini di nuovi passeggeri che scelgono le nostre navi. È vero, l’adeguamento delle infrastrutture portuali in alcune destinazioni del Sud America non è andato di pari passo con la crescita media della dimensione delle navi e il quadro normativo varia notevolmente fra un Paese e l’altro, ma sono convinto che appuntamenti importanti come le olimpiadi e la Coppa del Mondo in Basile contribuiranno a rendere il Sud America un mercato più maturo anche sotto questi punti di vista”. MSC porta in giro per il mondo la ‘Mediterraneità’ attraverso un’offerta definita Premium che fa leva soprattutto sulla buona cucina con diversi buffet a bordo disponibili 20 ore al giorno. “L’idea di esportare l’eccellenze della tavola italiana (e non solo) in giro per il mondo è risultata vincente così come stiamo conseguendo l’obiettivo di penetrare sempre nuovi mercati. Sulle nostre navi nel 2012 abbiamo ospitato passeggeri provenienti da 180 nazionalità diverse e intendiamo puntare ancora molto sui mercati del Nord e Sud America. Grazie a questa diversificazione geografica dei bacini d’utenza del nostro prodotto siamo riusciti a compensare il lieve calo di passeggeri provenienti da Italia e Spagna, due paesi dove si è fatta sentire sia la crisi economica che l’effetto Costa Concordia”.

Nuove linee ro-ro per avvicinare le sponde del Mediterraneo

Qualcosa si muove in Nord Africa, o meglio verso il Nord Africa, con nuove linee marittime in programma dall'Italia. Recentemente, infatti, i vertici dell'Autorità portuale di Cagliari, coadiuvati da rappresentanti dell'associazione Italia-Algeria, si sono recati in missione nel paese del Maghreb per definire i dettagli operativi di un progetto – già abbozzato in una serie di incontri tra i Ministri dei Trasporti e dell'Industria con i rappresentanti dei principali porti – mirato ad avviare nuove linee di trasporto merci con la Sardegna. L'obiettivo è quello di sviluppare i rapporti commerciali tra l'isola e il paese nordafricano (che sta realizzando un nuovo punto di ispezione frontaliera), oggi ridotti al minimo, puntando per esempio ai traffici di carne sudamericana che giungeranno in Sardegna in seguito agli accordi stretti tra l'authority cagliaritano e le istituzioni di Montevideo in Uruguay e Bahia Blanca in Argentina. Nuove possibilità, poi, si potrebbero aprire anche in direzione opposta, individuando l'Algeria come possibile mercato di destinazione di prodotti delle aziende sarde, e infine sul versante dei passeggeri, in considerazione della nascita di una classe medio-alta nel paese nordafricano che potrebbe guardare alla Sardegna come meta turistica.

Ma anche dall'altra parte dello 'stivale' fervono gli incontri istituzionali: il presidente del porto di Brindisi, Hercules Haralambides, ha infatti ricevuto il Console Generale Onorario di Turchia, Pinar Bolognini, con cui ha discusso della possibilità di avviare una nuova linea commerciale tra lo scalo pugliese e il porto di Izmir. Secondo quanto riferito dall'authority brindisina in una nota, a breve verrà realizzato uno studio di fattibilità sul mercato potenziale di questo collegamento, i cui risultati saranno poi presentati, con due appositi eventi, agli armatori italiani e a quelli turchi. Haralambides e Bolognini hanno inoltre dichiarato di guardare a possibili ulteriori sviluppi nei traffici con il Nord Africa. Dal prossimo mese di giugno, infine, partirà dal porto di Civitavecchia il nuovo collegamento ro-ro da tempo annunciato da Algerie Ferries che scalerà il porto algerino di Annaba.

Crocieristi italiani e spagnoli in calo

Miami (USA) - Oltre 20,3 milioni di passeggeri nel 2012, quasi 21 milioni attesi quest'anno, 167 nuove navi entrate sul mercato dal 2000 e 20 nuove costruzioni previste in consegna nei prossimi due anni per 7,5 miliardi di dollari d'investimento. Sono questi i numeri della crocieristica mondiale presentati da David Scowsill, presidente del World Travel & Tourism Council al convegno 'State of the Industry', con il quale si è aperta Cruise Shipping Miami, la maggiore kermesse mondiale dedicata al mondo delle vacanze a bordo. Christine Duffy, numero uno di CLIA (Cruise Lines International Association), ha introdotto il dibattito a cui hanno partecipato i top manager delle maggiori compagnie internazionali (Bayley per Celebrity Cruises, Cahill per Carnival, Goldstein per Royal Caribbean, Kruse per Holland America Line, Sheehan per Norwegian Cruise Line, Lefebvre d'Ovidio per Silversea, Vago per MSC crociere) presentando un'analisi di mercato dove emerge che Italia e Spagna nel 2012 sono stati gli unici bacini nazionali a fare registrare il segno meno. I cittadini europei che hanno scelto una crociera sono raddoppiati negli ultimi otto anni raggiungendo nel 2012 quota 6,14 milioni. Ma se lo scorso anno la Germania ha registrato una crescita dell'11% con una quota di mercato pari al 25%, seguita dalla Francia (+9%), Italia e Spagna hanno perso rispettivamente il 9% e il 18%. Ciononostante i crocieristi italiani restano al terzo posto in Europa, rappresentando il 14% del totale dei passeggeri del Vecchio Continente. Sempre secondo i dati CLIA, i Caraibi rimangono a livello globale la destinazione più gettonata (34,4%), seguita dal Mediterraneo (21,7%) e dal resto dell'Europa (10,9%). La residua quota di mercato se la spartiscono le nuove destinazioni emergenti fra cui spiccano il Sud America, gli Emirati Arabi e l'Asia (Cina, Corea e Giappone). Il presidente di Silversea, Manfredi Lefebvre d'Ovidio, durante la conferenza inaugurale del Cruise Shipping Miami ha definito il 2012 come "l'annus horribilis del Mediterraneo, complice la crisi economica di Spagna e Italia oltre al naufragio della Concordia". L'effetto mediatico generato da questo incidente è stato peraltro assorbito in fretta dal mercato, complice anche un ribasso generalizzato delle tariffe partito dalla stessa Costa Crociere, a cui hanno dovuto immediatamente adeguarsi anche le altre compagnie. In questo modo è stata salvata la stagione 2012, anche se rimane da capire questa pressione sui prezzi che effetti avrà sui bilanci delle compagnie. Pierfrancesco Vago, amministratore delegato di MSC Crociere, ha tenuto peraltro a precisare "che Spagna e Italia negli ultimi 5 anni sono comunque cresciute molto e dal 2013 i numeri torneranno a salire". Se i mercati di Italia e Spagna hanno leggermente rallentato il ritmo di crescita, a livello internazionale rimane comunque intatto l'appeal della vacanza itinerante per mare, grazie all'ottimo rapporto qualità/prezzo. Dal 1994 a oggi l'età media del crocierista (sempre secondo CLIA) è scesa da 58,6 a 56,1 anni mentre il prezzo medio per questa vacanza è rimasto praticamente inalterato: da 1.385 a 1.388 sterline. Ciò è stato possibile grazie al massimo sfruttamento dell'economie di scala che le compagnie di crociera hanno inseguito negli ultimi anni commissionando navi di stazza lorda sempre maggiori: l'unità più grande a metà anni '90 era la SS Norway (2.500 passeggeri e 76.049 tonnellate di stazza) mentre oggi il primato è detenuto dalle navi di Royal Caribbean della classe Oasis of the Seas (6.000 passeggeri e 225.282 tonnellate di stazza). Segnali di crescita importanti arrivano, infine, anche dalle crociere fluviali dove i passeggeri sono passati dalle 13.000 unità del 1994 alle 130.000 del 2012. Market leader in questa nicchia di business è la compagnia Viking River Cruises, che sta portando avanti un ambizioso piano d'investimenti in nuove navi fluviali.

I porti italiani a Miami a caccia di crocieristi

Miami (USA) – Mentre cala il numero di italiani che scelgono di andare in vacanza in crociera, nel 2013 continuerà invece a crescere la movimentazione passeggeri nei vari scali nazionali. Di questi tempi la ricchezza portata sul territorio dai passeggeri delle navi è un'occasione da non lasciarsi scappare e la presenza di porti italiani al Cruise Shipping Miami era per questo motivo ampia e geograficamente uniforme. Molte le new entry del mercato portuale crocieristico come Taranto, Brindisi e gli scali della Calabria mentre, ironia della sorte, la delegazione di La Spezia (parte dello stand di Ligurian Ports) e quella del porto di Livorno erano una di fronte all'altra (proprio durante la fiera di Miami è stato ufficializzato lo spostamento di molte toccate di Royal Caribbean e Costa crociere da uno scalo all'altro). Importante anche la rappresentanza di Fincantieri, del cluster portuale di Trieste (sotto la guida della locale Camera di Commercio), del Venezia Terminal Passeggeri (e delle altre stazioni marittime partecipate in giro per l'Italia), dei porti sardi e di quelli pugliesi e campani. In anticipo di un giorno rispetto all'apertura della fiera Cruise Shipping Miami sono state invece rese pubbliche le prime statistiche previsionali sulla movimentazione dei passeggeri attesi quest'anno nei porti italiani. Secondo le previsioni presentate da Risposte & Turismo (frutto delle informazioni ottenute dai 25 maggiori porti crocieristici d'Italia rappresentativi dell'87% del traffico passeggeri e dell'89% delle toccate nave) saranno circa 11,5 milioni i passeggeri (imbarco, sbarco e transito) attesi nei porti italiani (+6,3%) e 5.237 le toccate nave (+5,2%). Civitavecchia rimarrà leader (con oltre 2,4 milioni di passeggeri movimentati e 963 scali) seguita da Venezia (oltre 1,8 milioni e 680 toccate) e Napoli (stabile con oltre 1,2 milioni di crocieristi e 492 scali). A seguire ci sono i porti di Genova e Livorno, con circa 1 milione di passeggeri ciascuno (+25,4% per Genova, -3,6% Livorno) e, rispettivamente, 280 (+31,5%) e 482 (+3,7%) toccate nave. A livello regionale rimangono i primi tre posti delle classifiche 2012 relative alla movimentazione passeggeri (Lazio, Veneto e Liguria) e alle toccate delle navi (Lazio, Campania e Sicilia). "Le previsioni per il traffico crocieristico 2013 nel nostro Paese - ha affermato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo - mostrano come il comparto abbia saputo prontamente reagire alla contrazione registrata nel 2012 riavvicinandosi ai livelli record ottenuti nel 2011". Leggermente meno ottimistiche invece le previsioni fornite da Cemar Agency Network (tratte dalle prenotazioni delle compagnie crocieristiche negli scali) che ha calcolato in 11.005.000 i passeggeri attesi nei porti italiani (+1,91% rispetto ai 10,79 milioni del 2011) e 4.949 le toccate di navi previste (erano state 4.897 un anno prima). Diminuiscono, invece, il numero di porti italiani coinvolti nell'attività crocieristica che passano da 66 nel 2012 a 63 nel 2013 (-4,54%) per effetto del decreto "Salva Coste". Anche l'analisi di Cemar conferma il porto di Civitavecchia al primo posto in Italia nel 2013 (con oltre 2.450.000 passeggeri movimentati), seguito da Venezia, Genova, Napoli e Savona. Il 2013 porterà quindi, secondo Cemar, importanti variazioni nella classifica dei porti con Genova che guadagnerà ben due posizioni superando i 1,1 milioni di passeggeri movimentati grazie a MSC Crociere e Royal Caribbean, piazzandosi così in terza posizione dopo Civitavecchia e Venezia e prima di Napoli e Savona (che, per la prima volta raggiungerà il milione di passeggeri). Livorno invece perde oltre il 18% del traffico retrocedendo alla sesta posizione a favore di La Spezia che gli ha strapperà anche le toccate di Costa crociere e Royal Caribbean. Nel 2013 ben 5 porti supereranno quota un milione di passeggeri (Civitavecchia, Venezia, Genova, Napoli e Savona), mentre altri 3 si assesteranno tra i 500 mila e il milione (Livorno, Bari e Messina). Saranno invece 6 porti tra i 100 e 500 mila passeggeri (Catania, La Spezia, Palermo, Salerno, Ancona, Cagliari) e poi, ancora, 5 quelli tra i 50 e 100 mila crocieristi movimentati. Chiudono la classifica i 33 porti minori italiani, che non raggiungeranno i 10 mila passeggeri movimentati quest'anno. "Nel corso del 2013 assisteremo purtroppo a una drastica diminuzione - se non alla scomparsa - degli scali in alcuni porti minori, quali Portofino (quasi -50%), Ischia, La Maddalena e Porto Cervo" ha dichiarato Sergio Senesi, numero uno di Cemar Agency Newtrot. "Una diminuzione dovuta agli effetti negativi del Decreto 'Salva Coste' che, in concreto, ha significato la perdita di circa 40.000 passeggeri nel comparto delle crociere di lusso: nonostante l'impegno profuso dalle istituzioni locali, gli armatori hanno giustamente preferito rivolgersi a destinazioni vicine e maggiormente garantite, favorendo anche così i porti della Costa Azzurra e della Corsica".

La Spezia soffia 100 mila crocieristi a Livorno

Dalla fiera mondiale delle crociere di Miami le notizie peggiori sono arrivate per la Porto Livorno 2000, la stazione marittima dello scalo toscano che già da quest'anno perderà 100 mila visitatori in favore di La Spezia. Stanche di non poter avere garanzie sugli accosti e deluse dall'atteggiamento poco collaborativo dai vertici del porto, Royal Caribbean e Costa Crociere hanno spostato nella vicina destinazione ligure decine di toccate programmate a Livorno nel 2013 pari a circa 100 mila passeggeri. L'ufficialità era arrivata prima da Royal Caribbean sul proprio sito e poi è stato lo stesso presidente della port authority spezzina, Lorenzo Forcieri, che dal Cruise Shipping Miami ha confermato: «Quest'anno il volume di passeggeri triplicherà dai 55.000 previsti inizialmente agli oltre 160.000 per effetto delle decisioni di Costa e Royal Caribbean di spostare nel nostro porto gli scali oroginariamente previsti a Livorno». Alle navi è stato garantito l'attracco direttamente in banchina dopo la disponibilità a farsi da parte garantita dal terminalista Speter. «Il terminalista con alcuni dei suoi traffici occupa attualmente Calata Paita, la banchina dove avremmo voluto portare queste navi da crociera, e allora abbiamo chiesto 'in cambio' che liberasse una parte della banchina a Molgo Garibadi». Determinante nel lavoro di promozione del porto e di persuasione nei confronti delle compagnie di crociera il ruolo di La Spezia Cruise Facility, la società guidata da Giorgia Bucchioni: «L'arrivo delle navi di Costa e Royal sono il coronamento di un lungo lavoro con il quale siamo riusciti a portare in porto anche le navi di molte altre compagnie come Aida Cruises, Disney Cruise Line, Regent Seven Seas più altre compagnie di lusso che scaleranno anche Portovenere e Lerici». Con questo incremento inatteso del flusso di crocieristi a La Spezia il sistema dei tre porti liguri supererà abbondantemente quota 2 milioni di passeggeri.

Trieste progetta un nuovo Acquario e presenta cruiseindustry.it

Il porto di Trieste sta cercando di rilanciare il business delle crociere (nel 2013 i passeggeri attesi sono circa 150.000) grazie alla Trieste Terminal Passeggeri presente in forze a Miami con l'amministratore delegato Franco Napp supportato dal presidente della locale Camera di Commercio, Antonio Paoletti. Quest'ultimo ha annunciato a Miami un progetto molto interessante per la città: "Siamo alle battute finali per la costituzione della società e per la scelta del sito che ospiterà il progetto del Parco del Mare. Si tratta di un complesso turistico affacciato sul waterfront che ospiterà l'acquario più grande dell'Adriatico e dell'Est Mediterraneo". Il modello è quello di Genova e di Barcellona e non a caso il piano di fattibilità è stato redatto dalla genovese Costa Edutainment, azienda leader nella realizzazione e gestione di parchi turistici fra cui anche l'Acquario di Genova. Paoletti ha precisato che "questa attrazione porterebbe in città 900 mila nuovi visitatori ogni anno e sarebbe un volano importante anche per attrarre a Trieste le navi da crociera, facendo leva su un'attrazione turistica distante poche centinaia di metri per i passeggeri che sbarcano in città. L'investimento previsto per realizzazione è di circa 50 milioni di euro e i tempi di costruzione prossimi ai 30 mesi". L'opera verrà realizzata in project financing con l'intervento di un partner privato e potrebbe vedere sorgere vicino anche un nuovo albergo low cost con prezzi da 25-35 euro a notte per persona. Trieste ha puntato molto su questa edizione del Cruise Shipping Miami dove ha presentato anche il sito web Cruiseindustry.it, una vetrina internazionale per il distretto della crocieristica del Friuli Venezia Giulia di cui fanno parte diverse aziende fornitrici del comparto tra cui Holiday, Stanta & Co, P.M.&C, Pragotecna, Tekhne, Sultan, Teletronica, Seanet, New Life e Meg Industry. Il sito www.cruiseindustry.it realizzato da Aries - Camera di Commercio di Trieste vuole essere una vetrina del distretto della crocieristica del Friuli Venezia Giulia per chi cerca nel cluster della crocieristica regionale un interlocutore per i propri interventi.

VTP aggiunge un terminal e presenta i porti di Ravenna, Brindisi, Catania e Cagliari

Venezia ha presentato i lavori di restyling del nono padiglione per l'accoglienza passeggeri attraverso la ristrutturazione dei terminal 109-110 che porteranno a 70.000 mq la superficie coperta

complessiva dei fabbricati terminalistici. Ma la società Venezia Terminal Passeggeri, rappresentata dall'amministratore delegato Roberto Preocchio (che, è evidente, non ha bisogno di promuovere le bellezze della Laguna ma sta anzi occupandosi di esportare il proprio modello operativo anche a Istanbul, in Turchia), ha puntato anche sulla promozione degli altri scali nei quali detiene una partecipazione azionaria (Ravenna, Brindisi, Catania e Cagliari) al fine di attrarre nuovi scali da parte delle compagnie di crociera. Anna D'Imporzano, direttore del Ravenna Terminal Passeggeri, ha messo in mostra i 6 accosti del porto annunciando che presto procederanno al raddoppio del terminal passeggeri. Nel 2013 si confermano a grandi linee i numeri dell'esercizio passato con oltre 17 compagnie che scleranno il porto romagnolo per un volume di passeggeri superiore alle 100.000 unità. Catania, invece ha già superato nel 2012 la soglia dei 250.000 crocieristi e per questo ha programmato il restyling della stazione marittima. In prospettiva, secondo quanto ha spiegato il commissario dell'Autorità Portuale, Cosimo Aiello, è previsto lo sostamento del terminal traghetti in un'altra area del porto in modo da lasciare la banchina centrale del porto allo sviluppo dell'attività crocieristica. Il numero uno del porto di Brindisi, Hercules Haralambides, ha presentato l'infrastruttura portuale alla banchina Costa morena Est già oggi utilizzata per qualche scalo dalle navi da crociera ma su cui il porto pugliese intende puntare maggiormente. Giuseppe Massidda, infine, ha dato vita a un divertente e convincente show in inglese per promuovere il porto di Cagliari che nel 2013 farà circa 160.000 come traffico crocieristico. L'obiettivo dell'Autorità Portuale è quello di fare diventare il porto sardo un home port per la navi da crociera sfruttando il vicino aeroporto di Cagliari. Il disegno a lungo termine di Massidda prevede il progressivo spostamento di tutti i traffici cargo verso il porto canale così da liberare il porto storico per attività crocieristiche, nautica e pescherecci.

Anche Taranto vuole le crociere

Nello stand dei porti pugliesi (tra cui anche Bari e Brindisi) spiccava la novità rappresentata dalla new entry Taranto, scalo tradizionalmente visitato più dai container e dai carichi per l'Ilva. "Siamo per la prima volta a Miami – ha spiegato Sergio Prete, presidente dell'Autorità Portuale di Taranto – per studiare da vicino il settore delle crociere e per prendere contatti importanti. Per recuperare traffici dobbiamo sfruttare al massimo la polivalenza del nostro scalo per cui cercheremo di diversificare i traffici portando a Taranto anche le navi da crociera". Dal punto di vista infrastrutturale le banchine sarebbero già pronte: "Abbiamo il molo San Cataldo – spiega il presidente Prete - che dispone di 310 metri di accosto e 12,5 metri di pescaggio anche se mancano le strutture ricettive per i passeggeri che sbarcheranno dalle navi. Nei prossimi giorni faremo uscire il bando per la realizzazione di un nuovo centro polivalente che sorgerà proprio su questo molo". All'inizio Taranto 'si accontenterebbe' di ricevere toccate da navi di piccole dimensioni così com'è già successo saltuariamente in passato per poi passare alle navi da crociera maggiori non appena anche le sovrastrutture in banchina saranno pronte.

Il Nord Sardegna cerca di tamponare l'emorragia di passeggeri

Il sistema portuale del Nord Sardegna era rappresentato a Miami dal presidente dell'Autorità Portuale, Paolo Piro, che ha cercato di tamponare l'emorragia di passeggeri sul fronte traghetti con un numero maggiore di scali da parte delle compagnie di crociera. "Quest'anno avremo circa 280.000 passeggeri in transito attraverso i porti di Olbia, Golfo aranci (che da sola ospiterà 17 toccate) e Porto Torres" ha spiegato il presidente della port authority. "Costa crociere farà 30 accosti, MSC Crociere 32, Carnival con la rinnovata Carnival Sunshine 8 toccate cui si aggiungono tutte le altre compagnie: Aida Cruises, Oceania, Silversea, Seabourn, Berlin, Thomson, Azamara e Iberocrueros". Sul fronte passeggeri, come detto la situazione è drammatica: "Abbiamo perso il collegamento di Snav con Olbia, GNV ha annunciato di non coprire più la tratta da Genova perché non conveniente Flotta Sarda è sparita e Armamento Sardo ha chiuso. Faremo il possibile per riguadagnare traffici ma in questo momento congiunturale è un'impresa..."

Nyk, maxi modulo dall'Italia all'Australia

Marina di Carrara -La divisione ro-ro della compagnia giapponese Nyk, la Nyk-Hinode, ha effettuato un carico realmente speciale a bordo di una delle sue navi, la "Yamato" con partenza da Marina di Carrara e destinazione Gorgon Island, in Australia Occidentale. Si è trattato infatti di trasportare il modulo General Electric Gtg-01, che andrà a comporre un grande impianto per il gas naturale liquefatto. La struttura è stata costruita dalla Nuova Pignone, controllata italiana di General Electric.

Il modulo pesava all'incirca 2.400 tonnellate, ed è il primo di una serie di cinque. Prima di arrivare a Marina di Carrara, la "Yamato" ha toccato il porto della Spezia, perché a bordo dovevano essere effettuate alcune modifiche a cura della società Navalmare per poter caricare il maxi-modulo di General Electric. L'unità è stata caricata a bordo attraverso due motrici low profile, da 36 assi ciascuno. Ogni asse di entrambe le motrici teneva otto ruote, dunque il modulo ha viaggiato su una mezza da 576 ruote. L'imbarco da Marina di Carrara è stato effettuato lo scorso 8 ottobre 2012, ma la compagnia ha reso nota l'operazione in questi giorni. L'impianto è arrivato a Gorgon Island a dicembre.