

# Passeggeri, la rinascita di Marsiglia

Sinergia cantieri-crociere: dopo Msc e Costa il porto corteggia Rccl

## IL CASO

dal nostro inviato

ALBERTO QUARATI

**MONACO DI BAVIERA.** Dopo almeno cinque anni difficili - gli scioperi contro la riforma portuale voluta da Nicholas Sarkozy, le difficoltà finanziarie del colosso Cma Cgm, la disputa europea sugli aiuti di Stato alla "Tirrenia francese", la compagnia Sncm, non ancora conclusa - Marsiglia sta tornando a macinare traffici e pianificare il suo futuro, per riconquistare il titolo di porto più importante del Mediterraneo. Nel settore delle merci, ma soprattutto in quello dei passeggeri.

Nel 2012, il primo anno in cui è stata applicata per tutto l'arco dei 12 mesi la riforma portuale (con il trasferimento dei dipendenti pubblici del porto alle società private di gestione dei terminal) e sono entrati a regime i due nuovi terminal nell'area di Fos 2XL, il traffico dei container è cresciuto del 16% superando la soglia del milione di teu (l'ultima volta era successo nel 2007)

mentre i passeggeri di traghetti e crociere sono stati del 2,4 milioni.

«Noi - spiega Georges Oberlé, business development manager dell'Autorità portuale di Marsiglia - abbiamo la necessità di estendere il nostro raggio di azione verso Nord, per togliere traffici agli scali del North Range». Per fare questo esiste ad esempio la rete Medlink, un sistema di canali che supera Lione e che si spinge fino in Borgogna.

Sicuramente i progetti più ambiziosi lo scalo li conserva sul fronte dei passeggeri. In particolare, il Marseille Provence Cruise Terminal - società gestita da Msc e Costa Crociere, cioè i due maggiori attori nel settore crociere a Genova e Liguria - sorge esattamente davanti alla zona delle riparazioni navali. Proprio questa è la carta che Marsiglia intende giocare per il futuro, la più qualificante: il Chantier Navale de Marseille (controllato dai cantieri Mariotti e San Giorgio del Porto, in pratica le due aziende su cui si basa l'attività delle riparazioni a Genova) si prepara in cordata con Stx France a gestire il nuovo bacino lungo 465 metri: il più grosso del Mediterraneo. La struttura era nata negli anni Settanta per ospitare le riparazioni sulle mega-petroliere da mezzo milione di tonnellate di portata lorda, finite rapidamente in disuso con la riapertura del Canale di Suez. La struttura divenne obsoleta, troppo grande per le

navi in circolazione, ma recentemente è tornata ad attirare gli interessi degli investitori grazie al ritorno delle mega-navi. Sia da crociera, sia porta-container. In particolare, Marsiglia punta a intercettare le riparazioni delle navi Royal Caribbean di classe Oasis, due ("Oasis" appunto e "Allure") già esistenti, una in costruzione presso i cantieri Stx France, in società con Mariotti e San Giorgio per la futura gestione del maxi-bacino, operativo dal 2016. Considerato che l'itinerario della "Oasis of the Seas" dal 2014 toccherà sicuramente Barcellona e Napoli, è ipotizzabile che Marsiglia punti a intercettare il traffico della compagnia americana, che in questi anni sta riducendo le toccate nel Mediterraneo.

Oltre a questo, la città da quest'anno ha un porto dedicato alle crociere di lusso, vicino al Porto Vecchio.

«La previsione per il 2013 - dice Sacha Rougier, anche lei business development manager dell'Authority - è di 1,1 milioni di passeggeri, di cui 351 utilizzeranno lo scalo come punto di partenza, mentre 794 mila saranno transiti. Per quanto riguarda i traghetti, va ricordato che Marsiglia è la porta del Nord Africa: la crisi del Maghreb si

sente «sì e no» dice Oberlé, ma intanto si stanno studiando nuove linee. Anche in questo caso, tra le compagnie con cui si stanno portando avanti dei ragionamenti, c'è un'altra genovese: la Gnv.

quarati@ilsecoloxix.it

## IL PIANO CROCIERE DEL PORTO DI MARSIGLIA

### IL TERMINAL CROCIERE

Nel 2012 ha movimentato 890 mila persone. La previsione per il 2013 è 1,1 milioni

### RIPARAZIONI NAVALI

Qui entro il 2016 sarà pronto un bacino per intervenire sulle navi lunghe oltre 300 metri



**14 milioni di euro**  
gli investimenti previsti per migliorare i collegamenti tra il porto e la città;

**35 milioni di euro**  
l'investimento per allargare l'accesso del porto a Nord, per facilitare l'ingresso delle mega-navi da crociera;

**IL PORTO DEI TRAGHETTI**  
ha movimentato nel 2012 1,5 milioni di passeggeri per la maggior parte dal Maghreb

**LA GARE DU FORT ST. JEAN**  
accoglie da quest'anno le navi di lusso e di piccole dimensioni

**IL PORTO VECCHIO**  
è lo sbocco a mare del centro storico di Marsiglia. La città è capitale della cultura 2013

## CRUISE MA ANCHE TRAFFICI DI FRUTTA: IL PICCOLO SCALO SI PROPONE COME ALTERNATIVA PICCOLA E DETERMINATA: COSÌ SÈTE SFIDA I GIGANTI DEL MEDITERRANEO

**MONACO DI BAVIERA.** «Vede: Marsiglia, Nizza, Tolone... sono tutte grandi destinazioni per le crociere. Ma nessuno ha quello che abbiamo noi». Piccolo ma determinato, il porto di Sète è deciso a giocare la sua partita sullo scacchiere del Mediterraneo.

Come spiega Arnaud Rieutort, il commercial manager di questo scalo della Linguadoca, Sète è nata da un investimento pubblico di 300 milioni di euro, sottoscritto nel 2007 dai vari enti locali che amministrano il territorio.

Sète ha già ricavato una sua nicchia in diversi mercati, ad esempio quello della frutta refrigerata, con la presenza dal 2011 di un terminal del gruppo savonese Orsero. Le navi-frigo sono in via di estinzione, ma Rieutort nota come «certa frutta, non può navigare in container. È il caso delle banane». Per quelle, c'è Sète. Il porto delle nicchie di mercato.

Lo scalo dunque non nasce dal nulla per sot-



Il porto di Sète, nel sud della Francia

trarre merce ai porti storici, come Barcellona e Marsiglia, ma per trovare una sua dimensione di traffico.

Una strategia seguita in un certo senso anche sul fronte delle crociere. Perché in effetti, Sète è il porto di Carcassonne, di Arles, di Tolosa.

Mete troppo lontane per essere raggiunte dalla Costa Azzurra, per non parlare di Barcellona. Proprio per questo, oltre alla nuova banchina per le merci alla rinfusa, Sète investirà 30 milioni di euro per la realizzazione di una nuova Stazione marittima.

La sfida più aperta è invece quella sui traffici con il Nord Africa: anche in questo caso, Sète è un porto che lavora a stretto contatto l'Italia, perché Grandi navi veloci ha riempito il vuoto lasciato dalla compagnia statale Comarit, fallita malamente due anni fa. La compagnia genovese qualche giorno fa ha confermato l'impiego delle due maggiori unità sul porto francese - visto l'andamento positivo dei traffici - e nel contempo sta studiando un nuovi collegamenti con l'Algeria, in particolare con il porto di Orano.

A. QUA.

© RIPRODUZIONE RISERVATA