

L'ANALISI DI CLIA, L'ASSOCIAZIONE INTERNAZIONALE DELLE COMPAGNIE CROCIERISTICHE

# Crociere boom, ma l'effetto Venezia zavorra l'Italia

Francia e Germania trainano l'Europa, Adriatico in sofferenza per le limitazioni alle grandi navi

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Per capire quanto valga Venezia nel settore delle crociere, è sufficiente leggere i numeri che Clia, l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, ha diffuso ieri.

In Europa il contributo economico del settore è arrivato ad un nuovo record. Le crociere valgono 40,2 miliardi di euro e sono un business in crescita visto che i numeri registrano un aumento del 2,2% rispetto al 2013. Nel vecchio continente sono quasi 350 mila gli addetti che lavorano nel settore e nel 2014 sono stati creati altri 10 mila nuovi posti di lavoro. L'Italia ha ancora un ruolo strategico per le crociere e mantiene su più fronti la leadership in Europa. Rimane ai primi posti perché è una delle destinazioni più ambite, un mercato di provenienza dei crocieristi ancora forte e soprattutto è tra i primi paesi al mondo nella costruzione di navi da crociera. Questa premessa conferma che l'economia italiana è quella che, in Europa, più beneficia del settore con oltre 4,6 miliardi di euro di impatto economico diretto nel 2014 e oltre 102 mila unità di lavoro a vario titolo coinvolte dal comparto, cioè un terzo del totale europeo.

**40,2**  
miliardi di euro  
il valore del settore  
nell'economia  
europea

**+0,7%**  
l'incremento  
Italia sotto la media  
europea (+2,2%),  
Germania da record

Questa leadership è messa però in discussione dal trend che registra sia una crescita, ma in tono minore rispetto al resto d'Europa: l'impatto economico del settore in Italia è cresciuto solo dello 0,7%, contro il 2,5% dell'anno passato e contro le percentuali degli altri Paesi. La Germania è cresciuta del 6,3%, la Francia del 3,9%. Secondo Clia, che ha commissionato uno studio sugli effetti del settore per l'economia di Venezia, «la situazione di incertezza relativa alla possibilità per le navi di accedere al capoluogo veneto sta comprimendo i benefici economici in modo molto so-

stanziale: sono 40 i milioni di euro in meno in termini di spesa diretta totale per il biennio 2014-2015». È questo il costo dell'incertezza legata alle grandi navi nella città lagunare. «Gli effetti negativi di questo stallo, inoltre, ricadono non solo sul territorio veneziano, ma sull'intera regione dell'Adriatico - spiega ancora Clia - Tutti i porti adriatici, da Bari ad Ancona e Ravenna, da Dubrovnik a Kotor, stanno risentendo dello stallo veneziano: l'Adriatico ha registrato meno 113,5 milioni di euro di spesa diretta totale». «È necessario trovare urgentemente una soluzione per le navi da crociera a Venezia» è l'appello di Francesco Galiotti, direttore di Clia Italia, «se lasciassero la città lagunare, ci sarebbe un forte rischio per l'intero Adriatico che potrebbe essere escluso dalle rotte crocieristiche». E le soluzioni al vaglio non piacciono a Clia come spiega Galiotti: «Siamo aperti a valutare tutte le soluzioni di rotte alternative, ma diciamo un secco no alla piattaforma offshore al Lido, la Duferco-De Piccoli, progetto inaccettabile, disastro logistico e rischioso per i bagagli, che ci porterebbe a togliere la qualifica di home port a Venezia».

www.themeditelegraph.it  
© RIPRODUZIONE RISERVATA



## A Monfalcone e Ancona Fincantieri vara due nuove unità "Carnival Vista" e "Viking Sky"

\*\*\* TRIESTE. Fincantieri ha varato ieri altre due navi da crociera. A Monfalcone è stata varata "Carnival Vista", 133 mila tonnellate di stazza lorda, la nuova ammiraglia della flotta di Carnival, in consegna nella primavera del 2016. Ad Ancona invece è stato il giorno di "Viking Sky" (47.800 tonnellate di stazza), terza unità del pacchetto, che sarà consegnata all'inizio del 2017.

## CONATECO E SOTECO, CONTI SBLOCCATI

**NAPOLI.** Le garanzie fornite da Msc e Cosco, soci del terminal di Napoli Conateco e Soteco, sono state ritenute sufficienti dai giudici e i conti correnti degli operatori sono stati sbloccati. L'Autorità napoletana aveva presentato ricorso per i crediti vantati nei confronti dei terminalisti.

## GRECIA, STOP TRAGHETTI IL 30 GIUGNO

**ATENE.** I traghetti rimarranno tutti ancorati nei porti della Grecia martedì 30 giugno. Il sindacato dei marittimi addetti al ferry-boat (Pno) ha dichiarato infatti 24 ore di sciopero in segno di protesta contro alcune compagnie marittime che da mesi non pagano gli stipendi al personale.

L'INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION IN ASSEMBLEA A LONDRA

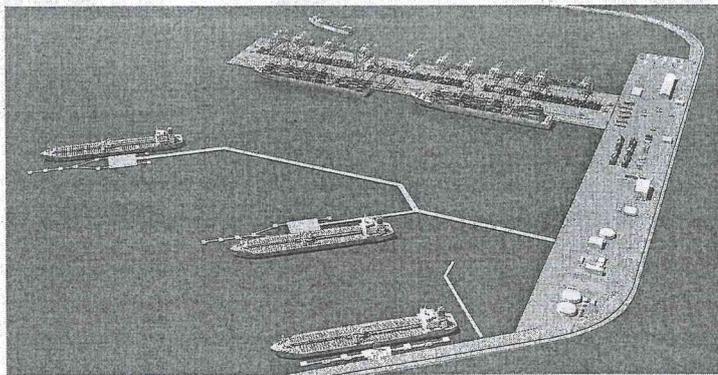
## «Porti offshore soluzione al gigantismo navale»

L'Imo approva il progetto veneto. Costa rilancia: «Vantaggio sui costi, ora tocca al Tirreno»

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Il gigantismo navale può essere un'opportunità per lo sviluppo dei porti e dei traffici marittimi, ma solo se gestito in maniera adeguata. Lo sostiene l'Imo (International Maritime Organization, agenzia autonoma dell'Onu) che nel corso dell'ultima assemblea generale dell'associazione, a Londra, ha discusso proprio di questo aspetto che riguarda il trasporto marittimo, con particolare attenzione alle nuove mega unità portacontainer. Nello specifico, il dibattito ha affrontato le conseguenze che le grandi navi hanno sui porti e come gli scali mondiali si stanno attrezzando per accogliere le unità dai 18 mila teu in su.

Il contrammiraglio Cristiano Aliperta, rappresentante italiano all'Imo, ha riassunto il tema osservando che «di fronte al gigantismo navale non ci possono essere che tre soluzioni»: concentrare il traffico in pochi porti adeguandoli, adattare tutti gli



Il rendering del progetto "Venice Offshore Port"

trapresa dai porti del Nord Europa) con grandi investimenti oppure seguire la soluzione di Venezia - già adottata anche da Abu Dhabi e altre realtà internazionali - di realizzare un sistema offshore capace di accogliere le grandi navi e mantenere allo stesso tempo in vita i "vecchi" impianti portuali. Seguendo quest'ultimo esempio, se-

timo incontro dell'Imo, le mega unità potrebbero diventare un'opportunità anche per tutti quegli scali che non hanno strutture e fondali in grado di accogliere le portacontainer di ultima generazione.

A presentare il progetto italiano del "Venice Offshore Port", a Londra è stato chiamato il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa. Il

di una piattaforma d'altura. I container, una volta scaricati in alto mare, vengono riposizionati su piccole unità alimentate a Lng, in grado di raggiungere le banchine dei porti di destinazione finale, come Marghera o Chioggia nel caso veneto. Il progetto, unico caso in Italia, è stato valutato molto positivamente - spiega Paolo Costa - tanto che, durante l'incontro di Londra è

stato indicato come una valida soluzione per tutti quei porti, nel nostro Paese e all'estero, che non hanno infrastrutture adeguate per accogliere le grandi portacontainer. La costruzione del terminal offshore di Venezia costerà, in totale, poco più di due miliardi di euro così suddivisi: 900 milioni andranno per la struttura di base (fondi pubblici), 625 milioni per la realizzazione del terminal container (fondi privati) e 625 milioni per il terminal Lng. La piattaforma d'altura dovrebbe essere operativa, salvo ritardi, nel 2020.

«L'investimento totale - sottolinea Costa - può sembrare elevato. Ma così facendo si evitano costose opere come il dragaggio dei fondali e nel medio-lungo periodo vengono garantiti risparmi evidenti da distribuire su tutta la catena logistica. Il sistema portuale italiano ha bisogno di infrastrutture di questo tipo, non solo in Adriatico. Credo che ne serva almeno un'altra nel Tirreno».

www.themeditelegraph.it

CANTIERI

Stx France, Daewoo esce di scena «Non interessa»

**GENOVA.** Il costruttore navale sudcoreano Daewoo ha spiegato ieri che non è interessato all'acquisto di Stx France e che è prematuro entrare nel settore delle navi da crociera. Il ceo della società, Jung Sung-jeep, ha tenuto ieri una conferenza stampa per fare chiarezza dopo le voci che erano rimbombate nelle scorse settimane. «Penso - ha detto Jung - che sia troppo presto per noi spendere risorse per costruire navi da crociera. Piuttosto, dobbiamo concentrarci sui nostri tre principali settori di business, ossia unità mercantili ad alta tecnologia, impianti offshore e navi militari e sottomarine». Secondo Jung ci vorranno almeno ancora dieci anni prima che la costruzione di navi da crociera diventi normale in Corea e negli altri paesi del Far East. «Non sarà troppo tardi - ha aggiunto - entrare nel settore della costruzione delle navi da crociera in quel momento». Di un interesse di Daewoo per i cantieri di Saint Nazaire si era cominciato a parlare più di un mese fa. Dirigenti della società erano stati visti sulle banchine francesi e la stessa compagnia aveva confermato di aver chiesto in visione i documenti della vendita. Rimane in pista l'opzione Fincantieri quindi con l'aggiunta di un compratore nazionale che sarebbe la soluzione preferita. Il vicepresidente della regione Pays-de-la-Loire, Christophe Clergeau ne ha già parlato con operatori locali. «Nessun gruppo internazionale ha presentato una proposta seria», ha tuonato Clergeau.

ALBERTO GHIARA

DENTRO 2 EX ENEL

Sorgenia si riorganizza, Mancini arruola i suoi uomini

**ROMA.** Nuova struttura organizzativa per Sorgenia. Il nuovo ad Gianfilippo Mancini e il cda hanno individuato la squadra per il rilancio della società. A Claudio Moscardini è affidata la direzione Generazione ed energy management, mentre viene creata la nuova direzione Sviluppo industriale affidata ad Alberto Bigi (entrambi i manager erano già presenti in Sorgenia). Nascita e nuovo ingresso per la direzione Affari regolatori e istituzionali, affidata ad Angelica Orlando, che proviene da Terna e prima da Enel - dove è stata responsabile degli affari regolatori, legale e segreteria societaria dell'Area mercato Italia. Potenziale e riorganizzata la direzione Mercato con l'obiettivo di rilanciare la presenza di Sorgenia sul mercato dei clienti finali: la guiderà Simone Lo Nostro, già responsabile marketing, supply e vendite corporate in Enel (in Mercato confluiscono le attività di Ict, affidate a Pierluigi Dell'Orto).