

RASSEGNA STAMPA 14 MAGGIO 2012

Fonte:



«Genova 2012, ecco il porto dei giganti»

Genova. È il 2012 delle navi giganti per il porto di Genova. Al terminal Sech sono arrivate la “Al Rawdah” della compagnia araba Uasc, dalla capacità di 7.000 teu. Poi, la “Hanjin Rotterdam” da 8.500 teu e la “Xin Ou Zhou” della compagnia cinese China Shipping, sempre da 8.500 teu. Intanto al terminal Vte è attraccato uno di quei colossi che normalmente si vedono solamente in Nord Europa o negli hub di transhipment, ossia la “Titan” di Cma-Cgm, da 12.500 teu. Parte del merito di questo cambiamento di scala è dei terminalisti, che hanno investito in gru più grandi, ma parte è anche dell’Autorità portuale, che ha sbloccato la pratica dragaggi. Il porto è a due facce: crescono il general cargo (+2,7% nel primo trimestre 2012, da 6,7 a 6,9 milioni di tonnellate) e i container (+7,6%, da 294 a 316 mila teu), crollano rinfuse liquide (-12,1% con una perdita di 600 mila tonnellate) e solide (-15,6% ossia -200 mila tonnellate). Per quanto riguarda l’arrivo delle grandi portacontainer, «sono momenti di festa - afferma il presidente dell’Authority, Luigi Merlo, che ha presenziato alla consegna dei crest ai comandanti delle navi man mano che queste toccavano lo scalo genovese - che testimoniano il fatto che le compagnie credono in Genova. I rappresentanti degli armatori hanno bisogno di garanzie per portare navi sempre più grandi, e noi siamo in grado di offrirglielo». L’opera più attesa nel corso del 2012 è il dragaggio del canale d’ingresso al porto. Dal Nord Europa stanno arrivando le grandi draghe che lavoreranno nel bacino di evoluzione, per portare su tutta l’area i fondali a 14 metri. Ma è attesa anche la conclusione dei lavori a calata Bettolo, che in prospettiva garantirà un’ulteriore crescita al bacino di Sampierdarena. Intanto a Voltri il Vte sta macinando record, l’ultimo ad aprile di 108 mila teu movimentati in un mese. «Negli ultimi sei mesi - racconta Merlo - c’è stata un’accelerazione rispetto alle previsioni nell’attivazione di servizi con navi più grandi e nelle strategie di alleanze fra grandi operatori. Questo fenomeno sta ridisegnando le priorità degli scali, soprattutto quelli di destinazione finale».

Come risponde Genova?

«Noi abbiamo beneficiato di investimenti pubblici e privati e questo incide anche sulla fase positiva che sta attraversando l’esportazione. Mentre il traffico nazionale è in difficoltà, Genova cresce grazie all’export e alla possibilità di accogliere le grandi navi. Nei prossimi mesi questa possibilità sarà accresciuta con la nuova campagna di dragaggi a Sampierdarena, da Levante, zna bacini, al Polcevera a Ponente. Verrà agevolato l’ingresso in porto e il passaggio nel bacino di evoluzione. La crescita riguarda anche il Vte, grazie al miglioramento delle rese e dell’efficienza. Inoltre c’è una ripresa significativa del traffico ferroviario».

Questo per quanto riguarda i container.

«Sì, per i container ci sono segnali positivi, anche se vanno osservati con prudenza, perché il paese è in fase recessiva e non si sa come andrà l’import. Ma se la tendenza per l’export si consolida dobbiamo essere contenti. Al Seche e al Vte arrivano le grandi navi, al San Giorgio scala Grimaldi Napoli coi servizi per l’Africa Settentrionale, Spinelli sta creandosi una propria nicchia e anche il terminal Messina è in ripresa grazie ai traffici con l’Africa. Diverso il discorso per le rinfuse. La crisi manifatturiera incide sul traffico di prodotti energetici e di materie prime. Sul tonnellaggio del porto di Genova influiscono la riduzione delle raffinerie in Italia e il calo dei consumi per l’aumento dei prezzi».

Sta per cominciare la discussione sul nuovo piano regolatore. Come peseranno questi elementi sulle scelte che verranno fatte?

«Il piano terrà conto della congiuntura mondiale, ma si misura anche su tempi lunghi. Cercheremo

di mantenere la molteplicità di funzioni del porto e anzi di migliorare i servizi, a partire dai settori delle riparazioni navali e della nautica fino al porto commerciale».

Quale sarà il futuro delle riparazioni navali?

«La linea è tracciata. C'è una delibera tesa alla privatizzazione di Ente Bacini, ma resta la distinzione fra chi gestisce e chi utilizza. Si vuole così accorciare la filiera e ridurre i costi. Per quanto riguarda la sesta vasca, aspettiamo per la prossima settimana nuove indicazioni tecniche, stiamo andando avanti».

Calata Bettolo è in costruzione, i dragaggi saranno completati quest'anno. Che cosa resta ancora da fare del vecchio piano regolatore?

«Resta il riempimento di calata Concenter, destinato alle rinfuse bianche e nere. Dobbiamo muoverci con attenzione. Sulla base dell'istruttoria voluta da noi e dalla Provincia, valuteremo il da farsi nel settore delle rinfuse. Ci sarà una trasformazione, dovuta alla dismissione della centrale Enel. Non ci sarà più il carbone per la centrale, ma acquisterà importanza quello destinato alla commercializzazione. Inoltre daremo attenzione anche alle rinfuse bianche».

Gallo: «La minoranza non penalizzi il porto»

Genova. «Stiamo attraversando un periodo difficile, sia a livello nazionale che locale e questo porta, all'interno di tutta la categoria, molta incertezza per quelli che saranno i prossimi mesi di lavoro». Sono queste le parole di preoccupazione ed ansia, a testimonianza del momento di transizione che stanno vivendo gli agenti marittimi, pronunciate da parte di Filippo Gallo, attualmente presidente nazionale di Federagenti e consigliere, nel capoluogo ligure, di Assagenti. Una linea di preoccupazione dettata non solo dall'instabilità dei mercati ma anche dall'assenza di una giusta attenzione da parte della politica in grado di sostenere tutto quanto il settore portuale.

Possiamo fare un'analisi di quella che attualmente è la vostra situazione all'interno dello scalo di Genova?

«Ci sono aree che stanno andando piuttosto bene, altre che invece fanno molta fatica, come ad esempio le rinfuse. C'è la crisi e poi ci troviamo quotidianamente a contrastare quella che è una scarsa offerta di servizi. Diciamo che in questo periodo viviamo di alti e bassi aspettando che arrivino tempi migliori».

Per quanto riguarda l'occupazione invece?

«Quella è stabile. Questo ovviamente non significa che siamo ai livelli di qualche anno fa ma certamente non stiamo più assistendo a grandi movimenti in uscita come invece abbiamo registrato nel biennio 2009-2010. La nostra aspettativa è quella che l'occupazione possa tornare su buoni livelli nella seconda parte del 2012 anche se non sarà una cosa facile vista la recessione economica».

Cosa chiedono gli agenti marittimi al nuovo sindaco di Genova?

«In città non c'è nessuna realtà economica che riesce a fornire l'occupazione data dal porto, in tutte le sue componenti, in ogni suo settore. Il nuovo sindaco dovrà tenere conto di questo, del fatto che il semplice consenso da parte di alcuni gruppi non significa il bene di una città intera e prestare una giusta attenzione verso tutto quello che è rappresentato dall'intero comparto marittimo è una cosa fondamentale per il futuro di tutti».

Spesso però sembra che qualche decina di cittadini possa scegliere sulle sorti del porto, sulla sua chiusura, su quando e come bisogna operare all'interno dei terminal. Ma il lavoro a Genova interessa oppure no? Lei che dice?

«Il discorso è proprio questo. Il porto darà sempre fastidio a qualcuno ma non per questo si deve penalizzare l'economia di una città. Chi si lamenta dei contenitori, del rumore e di mille altri disagi che arrivano dal nostro scalo potrà anche avere le sue ragioni ma non per questo va danneggiato tutto il lavoro portuale. Si possono trovare alcune soluzioni alternative ma ci sarà sempre qualcuno che non sarà soddisfatto. Nonostante questo a pagarne le conseguenze maggiori non deve essere l'economia cittadina».

Guardiamo per un momento all'andamento dei traffici. Come stanno andando? Se facciamo riferimento alle cifre di quest'anno quali conclusioni possiamo trarre?

«Diciamo, prima di tutto, che questi sono mesi molto importanti per tutta quanta la categoria degli agenti marittimi, non solo genovesi. Stiamo attraversando un momento estremamente delicato e la

nostra professione subisce proprio in questo momento importanti modifiche rispetto a quelle che per lungo tempo sono state le regole che abbiamo avuto in passato. Si stanno giocando partite molto importanti a livello nazionale dalle quali ci aspettiamo di ottenere norme fiscali e bancarie più vicine alle aspettative delle imprese. Tutto questo si riflette ovviamente anche sul mercato dei traffici che già da parte sua risente di una crisi economica che purtroppo ci attanaglia ormai già da diversi anni».

Grandi opere: Gronda e Terzo valico. Quanto sono importanti?

«Sono essenziali come già è stato detto più volte. Ma non solo per lo sviluppo del porto quanto per la crescita dell'intero territorio. Chi si dice contrario alla realizzazione di queste due opere è un folle perché se non venissero realizzare saremo destinati a restare in un totale isolamento economico, perdendo di conseguenza la possibilità di un notevole sviluppo verso il Nord. E comunque, il ragionamento è sempre lo stesso. Ritorno al discorso di prima: purtroppo c'è ancora qualcuno che pur di avere il consenso di poche centinaia di cittadini è disposto a penalizzare una città intera. Dicendo stupidaggini».

Parliamo del nuovo Piano regolatore portuale che per scelta del presidente Merlo non è stato presentato durante la campagna elettorale delle ultime elezioni. Cosa chiedono, in questo caso, gli agenti marittimi?

«Il nuovo Piano regolatore portuale, secondo il mio punto di vista, deve assolutamente comprendere alcuni punti dai quali non possiamo sottrarci. Si deve innanzitutto rimettere in discussione il blocco che c'è stato sul possibile ampliamento del porto di Voltri, nonostante questo non farà piacere a molti abitanti del Ponente, devono essere definiti una volta per tutti i bacini in porto, mi riferisco alle Riparazioni navali e poi deve essere ultimato lo sviluppo, positivo fino a questo momento, dei dragaggi».

Spedizionieri, import sotto osservazione

Genova. Il porto di Genova movimentata sempre più container, secondo i dati dell'Autorità portuale. È un momento positivo anche per le case di spedizione, a cui quei container sono affidati? «La nostra percezione - risponde Roberta Oliaro, presidente di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi - è diversa. Le aziende sentono la crisi. Questo aumento dei traffici non è rilevato dalla maggioranza degli associati. È vero che in esportazione c'è più movimento, ma in importazione i livelli sono bassi. La segnalazione che ci arriva è di una grande difficoltà. Il nostro Osservatorio trimestrale sta raccogliendo i questionari distribuiti fra le aziende, per avere un riscontro più ampio e un'analisi più approfondita della situazione, ma già adesso si può dire che i segnali non sono positivi».

Da quali settori può arrivare qualche speranza di ripresa?

«L'export va decisamente meglio dell'import. Dalle risposte ai questionari saremo in grado di capire quali destinazioni e quali categorie di merci promettono meglio. Come impressione personale, direi che la situazione migliore è quella delle forniture legate ai macchinari. Il dato certo è che abbiamo una grave crisi di liquidità. È difficile incassare, mentre le banche sono molto restrittive nel disporre credito. Così ci troviamo nell'incapacità di fare investimenti proprio in un momento in cui ci sono buone opportunità».

Si può fare qualcosa per migliorare le cose o non resta che rassegnarsi alla congiuntura internazionale?

«Rassegnati, mai. Certo la prospettiva non è buona, la pressione fiscale è forte, la situazione per le imprese è pesante. Ma per quanto riguarda gli spedizionieri genovesi, l'obiettivo rimane la crescita, il miglioramento dei servizi. Cerchiamo un dialogo costante con le dogane, perché diano anche loro una mano, la pubblica amministrazione è determinante per lo sviluppo del porto. Per fortuna i terminalisti hanno fatto investimenti che hanno permesso l'arrivo delle grandi portacontainer. Sono un fattore positivo, risultato delle politiche adottate per accogliere queste che sono il futuro del trasporto marittimo. Bisogna riconoscere il merito anche all'Autorità portuale di aver portato avanti i dragaggi».

Le mega-portacontainer cambieranno il vostro modo di lavorare?

«No, procediamo come prima, ma speriamo che portino più merce e più lavoro. Inoltre sono un valore aggiunto per gli scali che possono accoglierle. Genova in questo momento ha un'opportunità, data dall'aumento del costo del carburante e dalla congestione dei porti dell'Europa settentrionale, a causa di uno sciopero nelle ferrovie. Far passare da Genova la merce consente di risparmiare cinque giorni di viaggio e di avere costi di trasporto minori. Se il porto saprà dare una risposta in termini di efficienza, riprenderemo traffici che oggi preferiscono passare a Nord».

L'efficienza dei treni, che sono una parte essenziale per far defluire la merce, è aumentata?

«La ferrovia resta un punto critico. I costi per le tratte che interessano il porto non sono ancora convenienti. Inoltre i trasferimenti non sono garantiti. Se scelgo il camion, so che la merce verrà consegnata entro un certo termine, coi treni questa garanzia non c'è ancora. Senza contare che mancano le grandi infrastrutture. Di positivo c'è il piano di ammodernamento delle linee, sia all'interno del porto, sia nel collegamento fra questo e la rete».

A proposito di infrastrutture, siamo in periodo di elezioni che saranno importanti per decidere il futuro della città. Voi che cosa chiedete al futuro sindaco?

«Che sia un sindaco che crede nel porto e che di conseguenza faccia qualcosa a favore del porto e della città. Genova vive sul porto. Sia chiaro, ben venga lo sviluppo dei servizi turistici, perché Genova è una città che merita di essere conosciuta. Ma la prima industria cittadina resta il porto. Ci piacerebbe che il nuovo sindaco creda nello sviluppo di questa industria e poi però lavori davvero in questa direzione. Le nostre richieste la abbiamo già espresse nella nostra assemblea annuale. Ci piacerebbe un assessorato al porto che collabori con utenza e Autorità portuale. Ci piacerebbe che ci fosse un collegamento stretto fra amministrazione e industria portuale. Poi ci piacerebbe che ci fosse una condivisione di progetti fra pubblico e privato, cosa che non avvertiamo più da tanto tempo. Si avverte invece lo scollamento fra porto e città. È una situazione che dev'essere sanata, perché il porto è un valore aggiunto non solamente per l'occupazione diretta, ma anche in termini di indotto. A volte mi sembra inspiegabile che non ci siano progetti di sviluppo condivisi».

Porto e turismo possono incontrarsi grazie alle crociere.

«Sì, non è il nostro settore, ma è importante per lo scalo. Le crociere dovrebbero essere gestite in maniera diversa, creando opportunità in città che spesso i turisti oggi non trovano. A partire dal far trovare i bar aperti. Invece sembra proprio che la nostra mentalità di genovesi sia un'altra».

Grimaldi: «Cantieri, situazione spaventosa»

Genova. Tutti la considerano il decano degli armatori, il nipote di Achille Lauro, una figura ormai istituzionale in questo ambiente. Ma qual è il pensiero di Aldo Grimaldi su quello che oggi è l'intero mondo marittimo? «Negli ultimi anni, soprattutto, ci sono stati grandi cambiamenti. E sotto alcuni punti di vista le cose sono state modificate in meglio, grazie al progresso, alla tecnologia, all'esperienza maturata nel tempo. Prendiamo l'esempio della nuova Stazione marittima di Genova, rispetto al passato, visto come stanno le cose adesso, siamo dei gran signori».

A proposito, lo scalo genovese ha da sempre grandi problemi legati agli spazi. Difficoltà per le quali non sembrano esserci semplici vie d'uscita. Secondo il suo punto di vista quali sono le soluzioni?

«Il centro città ed il porto, a Genova, sono una cosa sola, viviamo in una realtà dove le grandi superfici non esistono ma non per questo devono pagarne dazio i traffici marittimi. Il problema può essere facilmente risolto puntando tutto sull'efficienza e sull'organizzazione, cosa che probabilmente fino ad ora non è stata fatta. Solo gestendo al meglio le risorse che si hanno a disposizione il porto potrà eliminare il grosso handicap rappresentato dalla mancanza di spazio e comunque continuare a crescere».

Costruire navi è sempre stato il suo mestiere. Ma oggi la cantieristica italiana vive un momento di grande difficoltà. E Genova, con lo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, ne è un esempio. Quali sono le prospettive?

«La situazione è spaventosa. In Asia puoi ottenere prezzi inferiori del 40% rispetto a quelli che vengono fatti in Europa. Di conseguenza molti decidono di spostarsi in Cina oppure in Corea per spuntare importi più vantaggiosi. Credo che nel caso italiano debba essere il Governo ad intervenire aiutando gli stabilimenti in difficoltà, altrimenti non potremo mai più essere competitivi ed i nostri cantieri saranno destinati progressivamente a chiudere, uno dopo l'altro».

Ma la garanzia del made in Italy non può in qualche modo giustificare un prezzo più alto? Noi italiani, a detta di tutti, siamo i migliori nel costruire navi.

«Certo, ma solo in minima parte. Nessuno discute l'abilità di Fincantieri, sono tra i più bravi al mondo e questo è un dato di fatto. Ma un armatore può pagare al massimo un 10% in più rispetto al prezzo proposto dalla concorrenza, altrimenti sarà sempre più invogliato a costruire le sue nuove navi nei cantieri asiatici, nonostante una qualità inferiore».

Nel 1950 lei ha portato la sua prima nave nel porto di Genova. Si chiamava "Orione" e trasportava carbone dal Nord Europa. A distanza di più di sessant'anni non si è ancora stancato di lavorare. Non le è mai venuta voglia di fermarsi?

«Non scherziamo. Oggi la flotta di Grimaldi Holding è composta da cinque degli otto ferry cruise costruiti dal 2005 al 2010 presso i Nuovi Cantieri Apuania e attualmente noleggiati a primarie compagnie di navigazione italiane e straniere con cui stiamo valutando importanti partnership per implementare il progetto delle "Autostrade del Mare". Le mie nuove navi coprono rotte importanti, sono dei veri e propri gioielli, hanno nomi sgargianti, tutti scelti da me. E sa cosa dico sempre a chi lavora al mio fianco? Devono essere perfette, in ordine, lucidate, proprio come un paio di scarpe nuove. Va da sé che non ho nessuna intenzione di smettere».

In questi mesi si parla molto di produttività. E la politica, sia locale che nazionale, negli anni non ha mai dimostrato grande interesse nei confronti dell'intero comparto dello shipping.

Questa mancanza di attenzione quanto ha penalizzato il settore?

«Io ho sempre parlato apertamente con tutti, non sono mai sfuggito al confronto ed è una cosa che mi è sempre stata riconosciuta. Ma sono d'accordo, la politica non ci ha mai aiutato, è sempre andata così, anche negli anni passati. Nel tempo ci sono state solo poche e rare eccezioni: Claudio Burlando ad esempio, una persona straordinaria che ha sempre capito l'importanza che l'economia marittima riveste per Genova e più in generale per l'Italia intera».

Molti sostengono che la concorrenza, per il porto del capoluogo ligure, non arrivi più solo da fuori regione. Gli scali di Savona e La Spezia sono cresciuti molto rispetto al passato...

«La trovo una cosa in parte vera, basta vedere la questione di Costa Crociere a Savona. In Liguria dovrebbe esserci un unico grande porto, quello di Genova».

Parliamo di quello che possono essere le previsioni per i prossimi anni. Il porto riuscirà a fare da volano per un riscatto dell'intera economia cittadina?

«Il porto ha la sua identità, un'identità che non può essere limitata e neppure cancellata. La città deve ripartire dalle banchine, dai traffici, dalle merci, dai passeggeri. Genova è la mia casa, un ambiente che amo con tutto il cuore e che conosco ormai come le mie tasche. E Genova ed il suo porto sono una cosa sola, un concetto semplice e che tutti quelli che vivono in questo territorio dovrebbero avere ben chiaro».

«Date più poteri all’Autorità portuale»

Genova. Console Benvenuti, la situazione, anche per i camalli genovesi, oggi non è delle migliori. Come state vivendo questo momento di incertezza in Compagnia Unica? «Il periodo è sicuramente molto difficile ed è determinato da una crisi che è arrivata in porto ormai quattro anni fa e sta purtroppo durando tutto’ora. Ci sono stati deboli segnali di ripresa ma non basta, ci vuole più continuità, servono maggiori certezze, altrimenti non riusciremo mai a vedere una via d’uscita. Faccio un esempio: stanno andando bene i contenitori al Vte ma le merci varie, i passeggeri ed i collegamenti con il Nord Africa hanno subito una flessione. Questa situazione di discontinuità non fa altro che aumentare i problemi perchè uno scalo come quello genovese non può andare ad intermittenza, deve avere una crescita complessiva se vuole uscire veramente da questo momento di crisi. In questa situazione per noi risulta anche difficile chiudere i bilanci di fine anno e dal 2008 ad oggi per la Culmv l’unica costante è stata l’incertezza».

A fronte di tutto questo, cosa si aspetta la Compagnia dalla città di Genova ma soprattutto dal nuovo sindaco?

«Nell’ultima campagna elettorale l’attenzione verso il porto è stata piuttosto scarsa, nessuno ne ha parlato e chi lo ha fatto non ne è stato all’altezza. Ci saremo certamente aspettati maggiore considerazione sui temi che riguardano la Culmv così come tutti gli altri settori marittimi. I problemi che vivono quotidianamente i nostri lavoratori devono essere affrontati con maggiore impegno, con la volontà di migliorare veramente le cose, fino a questo momento non ho sentito nulla di interessante, di concreto. Si deve parlare, discutere ma soprattutto agire perché se non arrivano i fatti rischiamo di peggiorare le cose. Le nostre famiglie vivono di porto e la nostra città vive di porto, questo è un concetto ancora poco chiaro a molti di quelli che hanno governato e probabilmente governeranno Genova. Non si può mettere in discussione il lavoro in porto per avere i consensi di una parte di cittadini, anche i camalli votano e senza lavoro, portuale soprattutto, questa città non può andare da nessuna parte».

Quindi?

«Se qualcuno non vuole che i traffici si sviluppino deve almeno dirci quelle che sono le alternative perché lo scalo genovese è il volano economico dell’intera città ma le opportunità di crescita che ci sono, seppur al momento poche, vanno raccolte, sfruttate al meglio. E poi se non si fanno delle scelte orientate nel verso giusto sarà sempre peggio, serve una scossa».

E quanto fatto fino ad oggi dall’Autorità portuale? Siete soddisfatti dell’operato di Luigi Merlo?

«Il presidente Merlo ha ben chiara la situazione e sa quello che andrebbe fatto, ha capito i problemi del porto, dei lavoratori. Ma il suo ruolo non è così definito, l’Autorità portuale dovrebbe avere più potere decisionale altrimenti le proposte vengono sempre e solo discusse ma mai prese. La situazione attuale richiede una battaglia politica perché non tutti i porti hanno lo stesso ruolo, serve un’autonomia finanziaria, si deve avere la possibilità di operare su margini molto più ampi, questo è quello che chiediamo da tempo».

Quello della Compagnia è un modello organizzativo che funziona ancora oggi? I tempi sono cambianti, sono passati molti anni.

«Certamente, lo dimostra il fatto che rappresentiamo il 50% del lavoro operativo dell’intero porto, nonostante questo ultimo periodo di grandi difficoltà. Quando le navi arrivano a tutte le ore del

giorno, di notte, il terminal può stare tranquillo perché ci sono i lavoratori della Compagnia Unica ed il meccanismo funziona. Vede, noi non chiediamo niente di più rispetto a quello che da anni è sempre stato il nostro ruolo».

Ma quale è l'umore dei camalli?

«C'è molta preoccupazione perché ci sono parecchie situazioni di insicurezza che non si schiodano e sulle quali non si intravede una via d'uscita. Ci sono stati momenti migliori, questo è fuori discussione e poi quando il lavoro cala o viene a mancare è sempre difficile per chiunque».

Che segnali dovrebbero arrivare nei prossimi mesi perché aumentino le chiamate, cresca la vostra attività quotidiana?

«La battaglia sui noli sta incrementando l'arrivo di grosse navi e questo può certamente portare numeri molto alti per quanto riguarda i contenitori. Ci saranno nuovi investimenti nel Vte e al terminal Sech, spero un uso maggiore delle ferrovie, mi aspetto poi più navi sulla rotta per il Nord Africa dove ci sono linee in ripresa sia per i passeggeri che per le merci. Sarebbe già un buon risultato».

Un'ultima curiosità, ritorniamo per attimo al sindaco di Genova. I camalli hanno appoggiato Marco Doria alle elezioni comunali?

«Io personalmente non ho appoggiato proprio nessuno e non faccio politica. La nostra gente invece fa da sempre come crede ed è stata libera, anche questa volta, di votare il candidato che ha preferito. L'unica cosa che mi interessa è la battaglia decisiva che si dovrà giocare per il futuro del porto, dei suoi lavoratori».

Trimestre negativo per Hanjin Shipping

Genova - La compagnia coreana Hanjin Shipping ha chiuso il primo trimestre 2012 con la perdita netta di 338,4 miliardi di won (296 milioni di dollari) rispetto alla perdita di 140,6 miliardi di won dello stesso periodo dello scorso anno. In flessione dello 0,5% i ricavi (2.264,1 miliardi di won), mentre i costi sono cresciuti dell'8,2% a 2.363,6 miliardi di won. Il risultato operativo è stato negativo per 218,4 miliardi di won rispetto al passivo operativo di 17,8 miliardi di won dello scorso anno.

Nel solo settore del trasporto container, il passivo operativo è stato di 238 miliardi di won su ricavi per 1.801 miliardi di won. I container trasportati sono stati 1.014.839 teu, il 7,4% in più rispetto allo scorso anno. Al 31 Marzo la flotta portacontainer di Hanjin aveva una capacità di 551.647 teu. Nel settore delle rinfuse solide e liquide, il primo trimestre è stato chiuso con un utile operativo quasi dimezzato a 10 miliardi di won a fronte di ricavi per 380 miliardi di won, contro i 19,3 miliardi di won dello scorso anno.

Ecco il nuovo scalo intermodale di Gioia Tauro

Il porto di Gioia Tauro si avvicina a passi lenti verso l'intermodalità ferroviaria. Dopo anni di discussioni e convegni si è finalmente arrivati alla decisione di potenziare il collegamento alla rete ferroviaria nazionale dello scalo hub di transhipment più importante d'Italia. Alla presenza del vice ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Mario Ciaccia, è stato presentato dalla Regione Calabria il progetto del nuovo terminal intermodale del porto calabrese. All'incontro hanno preso parte il presidente e la vicepresidente della Regione Calabria, Giuseppe Scopelliti e Antonella Stasi, il presidente dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Giovanni Grimaldi, il presidente della Provincia di Reggio Calabria, Giuseppe Raffa, l'amministratore delegato di Medcenter Container Terminal (MCT), Domenico Bagalà, l'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), Michele Mario Elia, e il sindaco di Gioia Tauro, Renato Bellofiore. Lo studio di fattibilità appena reso pubblico prevede la creazione di nuove aree autonome per le attività di terminal ferroviario, la realizzazione di piazzali, di nuove strutture (uffici e capannoni) e di 4 nuovi binari da utilizzare per la formazione dei convogli e per la movimentazione delle unità di carico. In un unico soggetto si prevede di accentrare alcune funzioni base come la gestione dell'infrastruttura e delle attività operative. Secondo lo studio elaborato da ECBA Project, il mercato potenziale del terminal intermodale in base ai traffici del 2010 (1,028 milioni di TEUs) si fonda su una stima della domanda di poco superiore ai 100 mila TEUs. Per quanto riguarda le tempistiche per la realizzazione dell'opera, secondo lo scenario pessimistico (con un tasso di crescita del mercato pari all'1,75%) l'entrata a regime dell'infrastruttura si avrebbe tra 20 anni, mentre quello più ottimistico (un tasso di crescita pari al 4,75%) ridurrebbe il termine a 10 anni. Per quanto riguarda i costi lo studio di fattibilità prevede i seguenti investimenti infrastrutturali: il costo della realizzazione di piazzali e reti ammonta a 7,6 milioni di euro, per gli edifici e i capannoni sono stati preventivati 4,9 milioni, mentre le strutture ferroviarie dovrebbero costare circa 7,5 milioni di euro. Complessivamente l'opera si prevede richieda investimenti pari a circa 20 milioni di euro. Non è ancora chiaro se e quale sarà il contributo pubblico all'opera, che potrebbe essere realizzata anche tramite un Partenariato Pubblico- Privato. Spetterà ora all'Autorità Portuale il compito di indire una gara pubblica comunitaria per individuare i soggetti interessati a investire nella realizzazione del progetto.

Nicola Capuzzo

Nuove linee marittime da Savona al Nord Africa

In attesa di riconquistare traffici anche sul fronte containers, il porto di Savona – Vado cresce nel segmento ro-ro e merci varie. A partire da questa settimana verrà infatti attivata una nuova linea di trasporto marittimo fra Savona e la Libia (nello specifico Tripoli), operata dalla società svizzera DSS Line con il supporto della Euro Enterprises del Gruppo Campostano (agente per l'Italia), che metterà a disposizione anche i propri spazi in banchina tramite la Savona Terminals. Si tratta di un nuovo servizio che farà la spola tra le due sponde del mediterraneo tre volte al mese ed è rivolto prevalentemente a merci containerizzate e general cargo. “Un viaggio ogni 10 giorni, con garanzia di efficienza e regolarità e il beneficio di un’offerta vantaggiosa” spiegano dalla società svizzera DSS Line, che ha sede a Friburgo e beneficia di rapporti commerciali consolidati con diversi gruppi libici. “Il management di DSS LINE – è scritto in una nota - vanta una grande esperienza in campo marittimo, nonché una profonda conoscenza del mercato italiano e di quello libico”. La nave impiegata in questo servizio sarà la Ocean Team, unità del 1976 adatta al trasporti di carichi heavy lift, general cargo e ro-ro, di proprietà della compagnia danese Team Ship. La nuova linea di DSS Line potrebbe però non essere l’unica novità per il porto di Savona. Dal Maghreb rimbalza infatti la notizia che da luglio farà il suo esordio un nuovo collegamento marittimo tra Zarzis (al confine tra Tunisia e Libia) e la città della Torretta. L’annuncio è stato dato nel corso di una conferenza stampa da Lazhar Toumi, presidente dell’associazione Dar Zarzis. Il Ministero dei Trasporti tunisini ha già dato il suo assenso di massima, subordinando il sì definitivo all’esecuzione di alcuni lavori nel porto di Zarzis. Protagonista di questa progetto è la società italiana Domestica di Navigazione in rappresentanza del Disponent Owner maltese KMA Shipping Ltd. Proprio il numero uno della società, Umberto Lazzaretti, secondo quanto riportato dalla stampa nordafricana, avrebbe confermato questo progetto ormai in stato avanzato, precisando che la linea partirà a inizio luglio e sarà rivolta ai cittadini tunisini che durante il periodo estivo dall’Europa fanno ritorno a casa. Dettagli sulla nave e sul terminal portuale interessati da questa novità non sono ancora stati resi pubblici, ma sembra verrà impiegato un traghetto ro-pax, che presumibilmente partirebbe dal terminal Forship di Vado Ligure. Se effettivamente la nuova linea tra la Liguria e la Tunisia prenderà forma, comporterà un aumento della concorrenza per quelle compagnie come Grandi Navi Veloci e Cotunav, che già operano sulle stesse rotte. Per quanto riguarda invece Vado Ligure, con la presenza contemporanea di Corsica Ferries, Saremar e Domestica di navigazione, si andrebbe a creare un importante polo dei traffici ro-ro e passeggeri. A questo proposito era circolata nelle scorse settimane l’indiscrezione secondo cui Grendi starebbe ragionando su un nuovo progetto di polo dei traffici ro-ro da mettere in piedi a Vado Ligure a braccetto con Corisca Ferries e Reefer Terminal. La notizia è stata confermata da alcune fonti, anche se Costanza Musso, responsabile marketing di Grendi, l’ha definita infondata. **Nicola Capuzzo**

Cresce la flotta mercantile italiana

Nonostante le cancellazioni, le trasformazioni e le commesse rimandate, fenomeno comune a tutto il mondo dello shipping e causato dalla crisi internazionale, i cui effetti ancora pesano sul trasporto marittimo come su molti altri comparti economici, il 2012 sarà un anno ricco di *new entry* per la flotta mercantile italiana (la cui composizione complessiva è riportata nella tabella allegata). Nel seguente elenco, ricostruito incrociando diversi database, riportiamo in ordine alfabetico le compagnie armatoriali italiane che hanno consegne nel 2012 e (per completezza) negli anni seguenti. Il gruppo **Amoretti Armatori** ha preso in consegna lo scorso febbraio la Odoardo Amoretti, oil/chemical tanker da 15.000 dwt realizzata presso i cantieri spagnoli Astilleros de Huelva e ultimata in seguito dal cantiere navale Noè di Augusta (*S2S n.9/2012*). **Augusta Offshore**, del gruppo armatoriale Ca.fi.ma, attende invece un nuovo Anchor Handling Tug Supply Vessel (AHTSV) in costruzione presso i cantieri Rosetti Marino, la cui consegna è prevista il prossimo luglio. Il gruppo **Augustea** ha ricevuto lo scorso aprile la rinfusiera Ambl Eva, unità da 106.600 dwt di portata realizzata in corea da STX Dalian, mentre questo maggio dovrebbe arrivare dalla Cina (Jingjiang Nanyang Shipbuilding) un pontone semi- sommersibile. La compagnia **Bambini** di Ravenna prenderà in consegna ad agosto la work boat Blue Mommy, in costruzione presso il cantiere Vittoria di Adria. Cambiando totalmente segmento, registrata da tutti i media italiani la recente consegna della **Costa Fascinosa**, nuova *cruiseship* della compagnia genovese realizzata a Marghera da Fincantieri e capace di ospitare 3.800 passeggeri (114.500 tonnellate di stazza lorda). La prossima nave col fumaiolo giallo, sempre targata Fincantieri, sarà la cosiddetta super-Costa, unità da 132.500 tonnellate di stazza e 4.928 ospiti che non ha ancora un nome e che comunque verrà consegnata nel 2014 (Costa ha un'opzione per un'unità gemella, che per il momento non è stata esercitata). Svariate le consegne per il gruppo armatoriale **d'Amico**: nel 2012 d'Amico Dry, controllata dedicata alle rinfuse secche, riceverà due bulk carrier da 23.000 dwt in costruzione da Hyundai Mipo, mentre d'Amico Tankers ha ritirato il mese scorso dal medesimo costruttore la oil/chemical tanker da 52.000 dwt High Seas e attende per il prossimo mese la gemella High Tide. Nel 2014, invece, sempre Hyundai Mipo consegnerà a d'Amico Dry due rinfusiere Minicape da 119.000 dwt. Incerto il destino della bulker da 176.000 dwt (cantieri cinesi New Times Shipbuilding) città di Torre del Greco, che la fallita **Deiulemar Compagnia di Navigazione**, le cui vicende sono note (*S2S n.19/2012*), avrebbe dovuto ritirare il mese prossimo; la compagnia 'figlia' **Deiulemar Shipping**, (costituita dalla seconda generazione degli armatori Lembo, Iuliano e Della Gatta), che opera l'intera flotta una volta appartenuta a Deiulemar Compagnia, attende invece per il prossimo luglio la Alberta Della Gatta, gemella della Città di Torre del Greco. Prosegue invece il proficuo rapporto tra Rosetti Marino e **Fratelli D'Amato**: lo scorso gennaio il cantiere ha consegnato il PSV FD Remarakble e il prossimo giugno farà lo stesso con l'FD Incomparable, mentre sono previste a marzo e luglio 2013 le consegne di FD Untouchable e FD Unbeatable. Sul fronte rinfusiero la compagnia napoletana ha poi in orderbook due delle tre VLCC precedentemente appartenute a Dolphin Tankers e in costruzione nei cantieri coreani STX Offshore & Shipbuilding, con consegne previste da luglio 2013 in poi. La terza unità VLCC in ordine è finita alla **Scerni di Navigazione** che da tempo sta riflettendo su cosa farne. Ma il primato tra le bulker tricolori lo detiene **Ilva Servizi Marittimi**: il braccio armatoriale del gruppo siderurgico Riva ha ritirato lo scorso febbraio dai cantieri cinesi Dalian Shipbuilding Industry la Gemma, VLOC da 313.000 dwt (la più grande nave mercantile battente bandiera italiana). **L.G.R. di Navigazione** ha preso in consegna a gennaio 2012 le due oil/ chemical tanker da 51.000 dwt Nisidia e Miseno, gemelle costruite in Corea da STX Offshore & Shipbuilding, mentre **Marnavi** ritirerà dai cantieri turchi Selah di Tuzla il prossimo settembre l'AHTS Ievoli Amaranth, a cui seguirà dallo stesso cantiere un

PSV appena ordinato e pronto nel 2013 (S2S n.18/2012). Nello stesso anno la compagnia ritirerà poi dai cantieri ABG Shipyard altri due AHTS. Per **Mediterranea di Navigazione** si segnala la consegna, avvenuta il mese scorso, della LPG tanker Excalibur. La nave, 5.300 dwt di capacità, è gemella della King Arthur, consegnata la scorsa primavera (S2S n.15/2012). Tornando al comparto crocieristico, **MSC** prenderà in consegna questo mese dai cantieri STX France di Saint Nazaire la MSC Divina (140.000 GT), a cui dovrebbe seguire nel 2013 la MSC Preziosa, l'ormai celebre cruiseship libica originariamente ordinata da GNMTC (S2S n.9/2012). Il gruppo genovese **Novella**, il prossimo agosto, riceverà una chemical/products tanker da 40.000 dwt attualmente in costruzione dai cantieri Santierul Naval Constanta (con l'identificativo Costanta 588) e destinata alla flotta della controllata Calisa, mentre **Perseveranza** lo scorso gennaio ha ritirato, per la controllata Fertilia, la rinfusiera Marlene D'Amato (93.000 dwt, costruita dai cantieri cinesi Jiangsu New Yangzijiang Shipbuilding) e il mese scorso la Miss Benedetta, chemical/products tanker da 50.400 dwt costruita dai cantieri coreani STX Jinhae (S2S n.18/2012). Di nuovo sotto la Lanterna, **Premuda** lo scorso mese ha preso in consegna da SPP Shipbuilding la Four Tourandot, bulker da 35.000 dwt, e questo mese ritirerà dai vietnamiti Pha Rung Shipyard la bulk carrier Four Emerald (34.000). Tra il 2013 e il 2014 arriveranno poi altre due rinfusiere da 76.000, sempre da SPP, e a gennaio 2013 la controllata (al 50%) Four Jolly entrerà in possesso di una crude/oil tanker da 158.000 dwt in costruzione dai cantieri Samsung. **Rete Ferroviaria Italiana** dovrà aspettare fino alla fine dell'anno in corso per prendere in consegna il suo nuovo traghetto bidirezionale, ordinato nel 2010 ai Nuovi Cantieri Apuania (S2S n.45/2010), dove la compagnia pubblica ha anche un'opzione per un'unità gemella, al momento non esercitata. Infine **Rizzo Bottiglieri De Carlini Armatori** ha ritirato in Giappone, lo scorso aprile dai cantieri Tsuneishi Shipbuilding, la crude/oil tanker da 107.000 dwt Maria Bottiglieri, mentre il contractor statale **Saipem** riceverà, in data non ancora precisata, il *drilling rig* semisommersibile Scarabeo 8, in via di ultimazione nei cantieri norvegesi Westcon (la costruzione era iniziata a Fincantieri Palermo; S2S n.41/2010).

Adriatic Gate Container Terminal premia ZPMC

Fiume (Croazia) – Procedendo secondo i piani (*S2S n. 8/2012*), il terminal container di Fiume ha scelto il fornitore per le nuove gru di piazzale: sarà la cinese Shanghai Zhenhua Heavy Industries Co. Ltd. (ZPMC) a fornire le 2 gru post-Panamax di banchina, le 8 gru a ponte di piazzale (RTG) e le 2 gru a ponte su rotaia (RMG) per l'adiacente scalo ferroviario. Il valore complessivo delle nuove gru dovrebbe aggirarsi tra i 31 e i 35 milioni di euro e la loro consegna è prevista a maggio 2013, quando dovrebbero essere completati i lavori di estensione della banchina che porteranno la superficie complessiva a circa 80.000 metri quadrati. “La nuova banchina avrà un pescaggio di 14,5 metri, il che ci consentirà di accogliere senza problemi anche le più grandi navi portacontainer che ci possiamo aspettare in Adriatico. Nel frattempo, grazie ai lavori di pulizia del fondale marino che abbiamo effettuato, abbiamo raggiunto un pescaggio medio di 12,6 metri, cosicché già adesso possiamo lavorare navi da oltre 7.000 TEUs, come la Maersk Karlskrone, lunga 318 metri, la più grande portacontainer che abbia mai toccato i porti del Nord Adriatico. Una volta entrate in funzione le nuove gru ship-to-shore, provvederemo al *retrofitting* delle due già operative sulla banchina principale, mentre le altre due, posizionate sulla banchina ovest, verranno rottamate” spiega Antonio Passaro, amministratore delegato dell'Adriatic Gate Container Terminal (AGCT), dall'anno scorso (*S2S n. 10/2011*) controllato al 51% dal gruppo filippino International Container Services Inc. (ICTSI), mentre il restante capitale è ancora nelle mani del locale terminal operator pubblico Luka Rijeka d.d. Le novità non si fermano qui: “Abbiamo costituito una nuova società dedicata al trasporto intermodale, Adriatic Gate Container Terminal Intermodal (AGCTI), la cui conduzione ho affidato a Žarko Acinger, con l'obiettivo di gestire in proprio servizi ferroviari regolari con l'Europa Centro-orientale. Annunceremo a breve i primi collegamenti che includeranno servizi per Budapest e Belgrado, nonché il servizio ‘Amber’ per la Polonia, così battezzato in onore della storica ‘via dell’ambra’” conclude il manager.

Nasce a Venezia il Comitato del “sì” alle grandi navi

La scorsa settimana è stato presentato il Comitato Cruise Venice, associazione culturale nata per promuovere e valorizzare il traffico crocieristico nel Porto di Venezia e nel centro storico della città. Nel corso dell'incontro oltre alle attività del comitato ed ai contenuti del portale web cruisevenice.org, sono stati presentati i risultati della campagna “La Venezia che lavora e produce é a favore della crocieristica”, iniziativa volta più o meno esplicitamente a fare da contraltare a quelle di segno opposto che, dopo l'incidente della Costa Concordia, si battono per evitare il passaggio delle grandi navi da crociera in Laguna. “Hanno sottoscritto l'appello ad oggi oltre 4.500 operatori qualificati, che rappresentano l'indotto economico, diretto o indiretto, che la crocieristica genera e che desiderano tutelarne lo sviluppo nella città di Venezia, ad oggi il primo homeport europeo, nono nelle classifiche mondiali” spiega una nota del neonato Comitato. Alla presentazione della nuova realtà hanno partecipato anche i vertici di VTP – Venezia Terminal Passeggeri, che non è però fra i promotori dell'iniziativa né fra i firmatari della campagna.

La presidente del porto di Dunquerque lancia la grande sfida ai colossi del Northern Rang

Lo scorso marzo la 48-nne Christine Cabau (sposata Woehrel), dopo 24 anni spesi in CMA CGM, dov'era arrivata fino alla posizione di *vice president*, è stata nominata, con decreto del presidente della Repubblica francese, presidente del Comitato esecutivo del porto di Dunquerque, succedendo così a un'altra donna, Martine Bonny, a sua volta nominata Ispettrice generale dell'Autorità per lo sviluppo sostenibile. "Quando sostengo che Dunquerque può accaparrarsi una quota significativa del traffico containerizzato in quest'area, alcuni pensano che si voglia 'rubare' flussi a Le Havre, ma sbagliano. Di fatto il porto nostro connazionale è molto più distante da noi (anche per quanto riguarda le rotazioni dei *global carriers*) rispetto ad Anversa, Zeebrugge e magari anche Rotterdam, che sono i veri porti ai quali vogliamo fare concorrenza!" subito chiarisce Cabau, con un atteggiamento non presuntuoso né arrogante ma peraltro fiero e convinto. "Scommettiamo sul fatto che siamo situati in una posizione ideale sulla rotta per il Nord Europa, cosicché non è necessario fare significative variazioni di percorso per scalare Dunquerque. Inoltre abbiamo vasti spazi disponibili nel retroporto e il pescaggio alle banchine è abbondante. Cosa ci manca per diventare uno dei principali porti di transhipment?" prosegue la manager che ha già incontrato alcuni responsabili continentali delle grandi compagnie di navigazione e intende incontrarne altri, tra cui quelli di Hyundai e della alleanza G6, per invitarli ad accertarsi sul posto quali opportunità il suo scalo possa offrire. "Un altro nostro punto di forza è che abbiamo tutta la cittadinanza, circa 65.000 abitanti, dalla nostra parte, giacché il porto non solo è probabilmente il maggior datore di lavoro da queste parti, ma è anche posizionato fuori dalla città, cosicché nessuno può lamentarsi che un aumento del traffico container disturbi la vita quotidiana. Insomma, viviamo in simbiosi" fa notare Cabau, che di recente è stata invitata a parlare alla Liner Conference tenutasi con successo a Londra e organizzata dal gruppo *Informa – Containerisation International*. In quell'occasione la manager transalpina aveva detto: "I porti devono agire quali integratori dell'intera filiera logistica. Dobbiamo essere i veri architetti del trasporto in tutte le sue modalità", parole che, forse, erano state a torto recepite come frutto di un atteggiamento, invero obsoleto, delle vecchie Autorità portuali mirante a mantenere il controllo anche su attività non di loro stretta competenza, quali l'operatività pratica. In ogni caso, vedremo presto se la sua nuova concezione del porto può essere facilmente applicabile nella realtà odierna. Ma cosa può aver spinto la Cabau a lasciare una carriera bene avviata presso il terzo *global carrier* mondiale, lavorando da una delle più belle città francesi, per le incertezze di un lavoro totalmente diverso e dall'altra parte della barricata, con una mossa che ricorda quasi la trama del film di Dany Boon *Giù al Nord* (titolo originale *Bienvenue chez les Ch'tis*, 2008)? "Però io non sono stata punita come il postino del film! Semplicemente ne avevo abbastanza di quasi 25 anni in CMA CGM e decisi di lasciare, ma senza un'idea precisa circa il mio futuro. Volevo stare alla finestra, chiedendomi: cosa farò da grande? E a sorpresa giunse l'invito dal Ministero dei Trasporti di dirigere uno dei 5 porti francesi gestiti dal governo (gli altri sono Marsiglia, Le Havre, Rouen e Saint-Nazaire, mentre i rimananti sono di competenza delle locali Camere di Commercio) e così decisi di accettare" spiega Cabau.

Savona, Burlando sul dopo-Canavese "La scelta del successore non è nostra"

«Non ci dobbiamo immischiare nella scelta del presidente dell'Authority Portuale di Savona; il nostro ruolo viene dopo»: sono le parole con cui ieri, in giunta regionale, il presidente Claudio Burlando ha fatto con i suoi assessori il punto della situazione sulla procedura di nomina del nuovo presidente dell'authority. «Hanno chiesto le terne - ha detto - come è noto c'è una proposta che deve venire dai Comuni, una dalla Provincia, una dalla Camera di Commercio. Io seguirei lo schema delle altre volte, a Genova e a La Spezia: non dobbiamo partecipare a riunioni, né politiche né di altro tipo. Rispettare le regole è la cosa più semplice». Burlando ha detto di essere contro il commissariamento: «in Liguria non è mai successo. Canavese ha lavorato bene e ora ha finito il suo lavoro». Ha aggiunto di non ritenere opportuna la nomina di un nuovo segretario per l'Authority: «martedì c'è un comitato portuale in cui Canavese vuole proporlo. E' vero che è il presidente che sceglie il segretario ma a tre mesi da fine mandato è meglio non farlo».

Parte da Genova la sfida di Royal a Costa e Msc

MONICA ZUNINO

In due anni sono raddoppiate le crociere in partenza da Genova e gli occupati nella sede di Royal Caribbean Italia, che dal capoluogo ligure gestisce tutto il territorio. Le prenotazioni sono tornate, dopo la battuta d'arresto causata dalla tragedia di "Costa Concordia", in compenso è guerra sui prezzi fra le principali compagnie crocieristiche per aggiudicarsi clienti.

«Per noi le prenotazioni sono superiori all'anno scorso, ma considerate le tensioni sui prezzi non è detto che alla fine il fatturato sia più elevato» ammette Gianni Rotondo, direttore generale di Royal Caribbean Italia. A ben cercare però un lato positivo c'è: «I prezzi bassi stanno avvicinando ulteriori fasce di clienti alle crociere, turisti che prima non consideravano la

crociera come vacanza, adesso la scelgono» sottolinea Rotondo analizzando la situazione attuale del mercato. E a proposito di Concordia, secondo il manager è solo responsabile per una parte infinitesimale nel calo del fatturato dell'industria turistica, colpita molto più dalla crisi, che per le famiglie rende la vacanza un lusso.

Royal Caribbean continua a crescere e stringe il connubio con Genova: la sede si è consolidata e dopo alcuni anni di studio, sono arrivate anche le navi, in crescita progressiva. Sono piccoli numeri se

confrontati con quelli di Msc o di Costa crociere ma in costante incremento.

All'inizio la compagnia utilizzava solo i porti di Venezia e Civitavecchia per imbarcare italiani e stranieri, poi due anni fa è arrivata la scelta di far partire le crociere anche da Genova. «Abbiamo cominciato a lavorare sull'Italia come produzione clienti e per poter crescere in un mercato dominato da Costa e Msc c'era la necessità di aumentare i porti di imbarco, quindi è arrivata Genova, che è il porto del Nord Ovest» spiega Rotondo. Due anni fa l'esordio con sette crociere, quest'anno il raddoppio a 14 e l'anno prossimo è prevista un'ulteriore crescita a 17, con l'obiettivo di allungare la stagione. Le previsioni non vanno oltre, ma non è escluso un ulteriore incremento delle crociere in partenza dal capoluogo. Inoltre la compagnia ha aperto altri porti di imbarco come Bari, Messina e poi arriverà Napoli. Crociere più corte, perché la clientela italiana

preferisce i viaggi di una settimana, e più porti di imbarco. «Ma spero che Genova diventi sempre di più porto di imbarco anche per gli stranieri - L'aeroporto era un po' un collo di bottiglia per questo, ma la situazione sta migliorando e quest'anno abbiamo avuto più tedeschi che imbarcano da qui».

La "missione" di Rotondo però resta quella di convincere i clienti italiani a scegliere le navi di Royal Caribbean. E per questo c'è stato un grosso lavoro per avvicinare il prodotto nave ai gusti italiani: aumentare la percentuale di per-

sonale a bordo che parla la nostra lingua, mettere cartelli e scrivere i programmi anche in italiano, puntare sul caffè e la cucina ma anche, ad esempio, abbassare l'aria condizionata, perché la temperatura sulle navi del gruppo era considerata troppo bassa dai clienti tricolore interrogati con i questionari.

«Oggi il 7% dei nostri clienti è sul mercato italiano» dice il manager arrivato alla guida di Royal Caribbean Italia un anno e dieci giorni fa a guidare un team di quaranta persone nel capoluogo ligure, più altri venti agenti di vendita sul territorio. «All'inizio a Genova c'erano gli uffici della Celebrity, poi diventati quelli di Royal Caribbean e da allora siamo rimasti sempre qui. Quando sono arrivato eravamo una trentina, dal 2010 ad oggi lo staff è raddoppiato» completa Rotondo.

Quest'anno parte da Genova la nave "Mariner of the seas". L'anno prossimo sarà la "Legend of the seas". «Un po' più piccola ma forse ancora più bella, con la parete da arrampicata e gli stessi servizi. Arriverà qui appena uscita dal cantiere dopo un completo restyling, quindi di fatto sarà una nave completamente nuova» spiega ancora Rotondo che mette la città al secondo fra le preferite, dopo quelle spagnole.

«Ho vissuto in venticinque città diverse e qui mi trovo bene» dice. E funziona anche come porto. «C'è una bella stazione marittima, l'aeroporto è vicino. L'espe-

rienza del primo anno non è stata negativa. Da agosto però la nave arriverà la domenica, speriamo che i crocieristi trovino qualche negozio aperto» conclude Rotondo.

GLI ITALIANI CHIEDONO PIU' CALDO A BORDO

Nei questionari compilati dai crocieristi italiani le navi Royal Caribbean conquistano il massimo dei punti per la piacevolezza e i servizi offerti, ma per conquistare il mercato nostrano la compagnia ha dovuto abbassare l'aria condizionata, perché la temperatura a bordo era giudicata troppo bassa. Royal fra l'altro ha investito sulla cucina, puntato sul caffè espresso, sugli orari più lunghi della cena e aumentato il personale che parla italiano