



Il quotidiano on-line
del trasporto marittimo in Italia

La PRIMA
COMPAGNIA
Ro-Ro GREEN
del MEDITERRANEO

\$ SHIPPING ITALY.IT

PDF
interattivo



Mike Louagie

“TRAGHETTI E CROCIERE”

EDIZIONE 2021 © RIPRODUZIONE RISERVATA

Nicola Capuzzo - *Direttore responsabile*



Mike Louagie



Mike Louagie

Indice

I.	Introduzione	pag. 4
II.	Giampieri (Assoporti): “Traghetti nel Tirreno avvantaggiati. Urge semplificazione”	pag. 6
III.	Cosa potersi aspettare dalla ripartenza del maritime tourism in Italia	pag. 7
IV.	Le crociere in Italia: i numeri della ripartenza dopo un anno di sofferenza	pag. 8
IV.	Le navi di Costa e Msc stanno tornando a mollare gli ormeggi: le date e i porti della ripresa	pag. 9
VI.	Come è cambiato il mercato dei traghetti in Italia negli ultimi 12 mesi	pag. 11
VII.	I traghetti chiedono di rimuovere il limite della capacità ridotto al 50%	pag. 14
VIII.	Traghetti in Italia: chi li costruisce e chi li ordina	pag. 15
IX.	Ecco il dettaglio di chi e quando riceverà gli 800 milioni del Pnrr per i traghetti	pag. 17
X.	Stretto di Messina: l’analisi dei trasporti marittimi e i prossimi investimenti di Rfi e BluJet sul naviglio	pag. 18
XI.	Moby: “Niente più cruise ferry, i traghetti del futuro per noi sono ro-pax flessibili”	pag. 20
XII.	Grimaldi: “In vista consolidamento, più trailer e un business passeggeri diverso”	pag. 22
XIII.	Navigazione Libera del Golfo: diversificazione in vista e una nuova ammiraglia in arrivo	pag. 23
XIV.	Caronte & Tourist: ampio rinnovo della flotta all’orizzonte	pag. 24
XV.	Bluferries si prepara ad accogliere la nuova nave Sikania	pag. 25
XVI.	Liberty lines: frequenza delle linee aumentata per sopperire alla limitazione della capacità passeggeri	pag. 26
XVII.	Grandi Navi Veloci: nuove navi e nuove line in Italia e in Spagna	pag. 27
XVIII.	Blu Navy raddoppia la flotta fra Piombino e l’Elba	pag. 28
XIX.	Grimaldi Lines: dal mercato arrivano segnali positivi sulle prenotazioni	pag. 29
XX.	Moby e Tirrenia Cin: trend delle prenotazioni cresce di pari passo con l’allentamento della pandemia	pag. 31
XXI.	Corsica Ferries: ci aspettiamo un ritorno a regime da metà giugno	pag. 32
XXII.	Genova Trasporti Marittimi pronta al suo esordio in Italia	pag. 33



**LA NOSTRA
ESPERIENZA
PER VOI,**

**LA NOSTRA
PASSIONE
GRAZIE A VOI.**



RSW
RESEAWORLD
MARINE FUEL AND OIL

INTRODUZIONE

Quelli appena trascorsi sono stati mesi di particolare trasformazione e sofferenza per il business del trasporto navale di passeggeri in Italia. Il Covid-19 è stato certamente il fattore che più di ogni altro ha stravolto le tradizionali dinamiche del mercato ma, al netto della pandemia, soprattutto sul mercato dei traghetti si è assistito a un momento di significativa trasformazione.

Dopo 12 mesi di stop quasi totale, le crociere sono appena tornate a prendere il largo e, se non ci saranno altre criticità significative, l'industria del turismo a bordo potrà lentamente tornare alla normalità, seppure con limitazioni che con il passare dei mesi potranno essere progressivamente rimosse. Il limite della capacità passeggeri è anche un limite ai ricavi delle compagnie che vengono da un 2020 di bilanci in profondo rosso. Molti degli investimenti previsti per il prossimo decennio dipenderanno da quanto rapida e robusta sarà la ripresa.

La cantieristica navale è riuscita a mantenere praticamente inalterato l'enorme portafoglio che era stato gonfiato di nuovi ordini nell'ultimo decennio ma qualche rallentamento o posticipo delle consegne c'è stato e forse ancora ci sarà. Di certo la redditività, altissima, che le crociere hanno avuto fino ai primi mesi del 2020 per un po' di tempo non si vedrà e le compagnie dovranno innanzitutto ripartire cercando di rimettere in equilibrio ricavi e costi nei propri bilanci.

Minore, anche se comunque drammatico, è stato l'impatto dell'emergenza pandemica sui traghetti (soprattutto quelli di corto cabotaggio) che solo durante l'alta stagione estiva dell'anno scorso hanno potuto limitare i danni e c'è molta attesa per capire se e quanto migliore possa essere il prossimo trimestre.

Complici le difficoltà finanziarie del gruppo Moby e il rinnovo della continuità territoriale marittima, questo segmento d'attività ha visto in Italia alcuni player rafforzarsi investendo in nuove navi e collegamenti, mentre altri si sono indeboliti o hanno accusato maggiormente la maggiore esposizione nel trasporto passeggeri rispetto alle merci. Le interviste, gli approfondimenti e le analisi pubblicate in questo inserto speciale di oltre 30 pagine curato da SHIPPING ITALY offrono un quadro ampio e aggiornato su chi, come e quanto si stiano muovendo i player di mercato per incrementare il proprio market share tramite nuovi investimenti in naviglio, l'apertura di nuove linee o diversificazioni. Il prossimo determinante fattore di mercato sarà il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che, tramite un fondo complementare, destina oltre mezzo miliardo di euro al comparto dei traghetti per stimolare, attraverso co-finanziamenti pubblici, la transizione verso l'ecosostenibilità e il rinnovo delle flotte impiegate nel trasporto pubblico locale (Tpl).

Mai come in questo momento il trasporto marittimo di passeggeri in Italia ha messo le macchine 'Avanti tutta'.

Buona lettura!



Nicola Capuzzo
Direttore responsabile





UNITRAMP
SHIPBROKERS

SALE & PURCHASE AND CHARTERING



Fully dedicated to shipbroking since 1970

Unitramp Srl Shipbrokers

Via San Carlo, 26 - 80133 Napoli (Italy)

Phone: + 39 081 5529952

Fax: +39 081 5529915

URL: www.unitramp.it



E-Mail:

S&P Dept

Chartering Dept

Post-Fixture Dept

General/Admin

sandp@unitramp.it

chartering@unitramp.it

postfix@unitramp.it

ships@unitramp.it

Giampieri (Assoporti):

“Traghetti nel Tirreno avvantaggiati. Urge semplificazione”

Presidente Giampieri quanti e quali segnali di ripartenza vede per il mercato dei traghetti e per quello delle crociere in Italia?

“Il 2020 è stato un *annus horribilis*: abbiamo assistito a una crisi profonda, intensa e di lunga durata; una crisi imprevedibile e pagata a caro prezzo da alcuni settori che sono stati azzerati. In un porto come Ancona normalmente imbarcano e sbarcano oltre 1 milione di passeggeri su rotte internazionali ogni anno. I transiti probabilmente saranno ridotti perché i collegamenti dall'Italia in Adriatico sono verso Croazia, Albania e Grecia con i limiti che conosciamo agli spostamenti delle persone. I porti del Tirreno hanno collegamenti verso le isole italiane e in questo senso saranno più avvantaggiati, nei traghetti hanno delle possibilità diverse. In Adriatico però i traffici ro-ro nell'ultimo anno si sono salvati anche se in generale le compagnie di navigazione hanno dovuto ridefinire le proprie strategie.”



Ci sono motivi per essere ottimisti?

“I segnali di ripartenza sono incoraggianti e importanti soprattutto dal punto di vista sociale. La campagna di vaccinazione sta procedendo spedita ed è una condizione essenziale per la ripartenza del turismo. Le crociere torneranno a essere il migliore strumento di marketing territoriale per l'Italia.”

Per alcuni scali italiani gli itinerari più locali delle crociere hanno rappresentato un vantaggio. Qualcuno insomma ne ha paradossalmente beneficiato?

“Le crisi possono e devono diventare quando possibile anche opportunità. Il 2021 lo definirei il primo anno di ripartenza, un periodo contraddistinto da un'attenta strategia di sicurezza per i passeggeri. Quanto accaduto nei mesi scorsi sta facendo riflettere molto sull'importanza nel Mediterraneo e in Italia delle crociere e del trasporto marittimo di passeggeri in generale. Le navi contribuiscono a fare scoprire l'Italia e le associazioni di categoria insieme al mondo dell'accoglienza possono fare tanto.”

Cosa serve ai porti italiani per assecondare la ripresa del mercato per le navi passeggeri?

“In cima alla lista delle priorità c'è la semplificazione: adattare le regole a un mondo e a un'economia che corrono veloci. Molti passaggi multipli che abbiamo in Italia sono inutili e dannosi; è necessario che la burocrazia si adatti ai tempi e alla velocità delle imprese. Ma aggiungo: semplificazione non significa 'zero regole', bensì dare risposte certe alle necessità dell'economia. Con il Pnrr, se non ci sarà un azzeramento delle regole superficiali e degli inutili passaggi burocratici ripetuti, si rischia di riuscire a fare pochi di quei progetti previsti con completamento entro il 2026.”

Se dovesse indicare il tema più urgente e delicato da risolvere nei porti?

“In questo contesto certamente i dragaggi sono uno dei mal di testis principali per i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. Questo Governo è molto attento al tema della sostenibilità. A Rotterdam dragano 40 milioni di metri cubi ogni anno e con parte di quel materiale ci costruiscono le banchine. In Italia la situazione è imbarazzante e il Paese non risponde alle necessità di oggi. Sostenibilità e velocità devono poter convivere.”

Lei spesso parla di sostenibilità sociale: cosa intende con riferimento ai porti?

“Mi riferisco alla formazione che serve per non lasciare indietro nessuno dei lavoratori, altrimenti l'evoluzione futura inevitabilmente escluderà qualcuno. Rischiamo di avere in Italia delle sacche di addetti che saranno espulsi dal mercato del lavoro.”

Assoporti è tornata a essere un'associazione coesa in termini di adesioni e di rappresentanza?

“Quindici presidenti di AdSP hanno a cuore un 'progetto Italia'. La riattivazione della Conferenza nazionale dei presidenti dei porti da parte del Ministero è stata fondamentale perché ha saputo creare coesione e i presidenti non sono più soli. Il sistema dei porti si deve riconoscere con unitarietà come cluster. Questo mondo non può più essere fatto da piccole repubbliche marinare in contrasto fra loro: la competizione è a livello di Italia contro gli altri. Il settore della portualità e dei trasporti può davvero essere volano per la ripresa anche perché è un comparto ad altissimo valore tecnologico.”

Cosa potersi aspettare dalla ripartenza del maritime tourism in Italia

Contributo a cura
di Francesco di Cesare
presidente Risposte Turismo



C'è l'economia mondiale, c'è il turismo e ci sono le crociere e i traghetti. Tutti hanno sofferto e stanno ancora soffrendo gli effetti della pandemia, i dati che provano a riassumere i cali rispetto al periodo precedente sono inequivocabili, li si può certo confrontare per scoprire a chi è andata peggio, ma si tratterebbe comunque di un esercizio sterile. Di certo c'è, come ormai ampiamente noto, che l'industria turistica ha sofferto come poche altre e – ed è questo forse il punto più importante – impiegherà non poco tempo a risollevarsi, perché a doversi riallineare a una condizione di normalità non sono esclusivamente le regole di comportamento - ciò che si può o non si può fare - ma anche l'attitudine delle persone, che se in alcuni casi favorirà un rapido manifestarsi della volontà di viaggiare, in altri potrebbe tradursi in un lento recupero della fiducia nel farlo.

Il 2020 è stato archiviato, a livello di traffico crocieristico, con un -94% sul 2019 di movimenti passeggeri e un -92% di toccate nave nei porti italiani. Ai traghetti non è andata meglio, con oltre la metà dei passeggeri in meno (circa -48% tenendo conto sia dei traffici internazionali che domestici). Evidentemente il calo del traffico è solo la spia di quanto accaduto sul piano economico – diretto per le aziende, indiretto per interi territori – e occupazionale: catastrofi di questa portata destabilizzano interi sistemi, intere filiere produttive, inducono uscite dal mercato per molti operatori, provocano ricomposizioni degli assetti competitivi. Ed è proprio in questi casi – molto rari, per fortuna – che ci si rende più conto di quanto un comparto, con le sue dinamiche, impatti sulla tenuta economica e occupazionale di interi sistemi sociali. C'è voluto il blocco del *maritime tourism*, così come del turismo in generale, per far riflettere i numerosi stakeholder, che negli ultimi anni potevano nutrire dubbi sul rapporto costi-benefici a essi associati, su quanto sia complicato e penalizzante farne a meno.

Se oggi - in un momento nel quale sembra che le luci inizino a prendere il sopravvento sulle ombre, in cui sembra lecito non solo progettare ma anche mettere in pratica una ripresa – giungono notizie sul nuovo avvio dei collegamenti e degli itinerari, e torniamo a essere destinatari di proposte commerciali tanto di crociere quanto di traghetti, lo si deve alla capacità delle imprese di resistere, spesso sfruttando una solidità patrimoniale e le prerogative dei gruppi industriali, la cui presenza sempre più connota questo comparto, in particolare quello crocieristico. E che si scommetta sul ritorno alla crescita proprio di questo settore lo dimostra la conferma degli ordinativi di nuove navi ai cantieri, in qualche caso posticipati, ma non annullati. Diverso è il caso delle centinaia di realtà aziendali che animano le filiere produttive, operando spesso all'interno dei porti. Per esse il blocco delle attività ha comportato l'insorgere di complicazioni la cui soluzione non sempre è stata (o sarà) possibile, e serviranno ancora alcuni mesi per comprendere come le catene di fornitura verranno ri-

configurate. Anche perché c'è da gestire ancora un 2021 che certamente non verrà archiviato come l'anno del "rimbalzo". Nonostante la ferma volontà di alcune compagnie di rimettere in moto una o più unità appena le condizioni l'hanno reso possibile con tutti i vincoli del caso, i primi mesi dell'anno, ormai quasi l'intero primo semestre, hanno visto sporadici arrivi di navi con a bordo passeggeri ben al di sotto della capienza totale. Il bimestre estivo luglio-agosto, che sempre concentra per i traghetti una quota molto rilevante del totale annuale, e che anche per le crociere incide tantissimo, potrebbe archiviarsi con una spinta importante all'andamento delle vendite e del traffico. E per la crocieristica è giusto fare affidamento anche su settembre e ottobre, mesi che da sempre hanno contribuito, assieme, a generare per i porti italiani quasi il 30% del totale annuale di traffico. Tuttavia, stando a quanto annunciato fino ad ora e messo in vendita dalle compagnie, e considerando gli attuali vincoli alla presenza di passeggeri a bordo, non vi sono chissà quali margini per sperare in un ritorno alle dinamiche pre-pandemiche. Come Risposte Turismo stiamo lavorando in queste settimane alle nuove proiezioni aggiornate per il 2021, per comprendere quali cifre attendersi dopo un 2020 che dagli oltre 12 milioni di movimenti passeggeri crocieristi nei porti italiani del 2019 ha segnato un crollo fino ad un dato di circa 800.000, dei quali, peraltro, 480.000 si registrarono nei primi tre mesi dell'anno, prima dell'insorgere delle restrizioni. Nel corrispondente trimestre del 2021 c'era una sola nave operativa, ma sta aumentando il *deployment* e il numero di navi e compagnie che scaleranno i porti italiani, quindi è lecito attendersi una seconda parte dell'anno migliore della precedente. Quanto ai traghetti, le uscite pubbliche di alcuni operatori fanno trapelare ottimismo e, nonostante un booking ancora influenzato dalla situazione di incertezza attuale, è lecito attendersi una stagione migliore di quella dello scorso anno - superando i 30 milioni di movimenti nei nostri porti - anche perché le connessioni aeree soffriranno ancora un po' e di questo potrà beneficiare la soluzione traghetto, spinta - lo si nota in queste settimane - da campagne promozionali massicce. Per tornare ai livelli precedente, però, bisognerà attendere ancora. Su quest'ultimo fronte, quello dei traghetti, i porti coinvolti si confermano essere gli stessi. Nella crocieristica, pur senza stravolgimenti della geografia, sembra esserci uno spazio-opportunità per nuovi scali presi in considerazione dalle compagnie, impegnate a definire nuove soluzioni di prodotto più praticabili alla luce delle restrizioni ancora in essere. Potrebbe essere, questo, un punto da cui ripartire, una di quelle novità - per quanto poche - introdotte o, meglio, indotte dalla crisi pandemica, che se valorizzate potrebbero rappresentare dei positivi cambiamenti per il mercato.

Le crociere in Italia: i numeri della ripartenza dopo un anno di sofferenza

A rallentare, ma non bloccare, la corsa del business delle crociere nel mondo ci è voluta una pandemia. L'impatto si è fatto sentire direttamente, e con effetti importanti, sulle società armatoriali, sui terminal portuali, sull'indotto dei prestatori di servizi e sulla cantieristica navale anche se, fatta eccezione per qualche opzione non confermata (un paio ad esempio di Msc Crociere con Chantiers de l'Atlantique), il programma di nuove costruzioni per ora è rimasto intatto.

Non si sono registrate cancellazioni dei programmi d'investimento se non un posticipo di alcune consegne di nuove navi di qualche mese o un anno.

Lo stop improvviso agli imbarchi di passeggeri imposto dalle misure di contenimento della circolazione del virus Covid-19 e il blocco degli itinerari per molte navi si è tradotto in una rapida ricerca da parte delle compagnie crocieristiche di liquidità per mandare avanti l'attività a fronte di incassi praticamente azzerati. Tutti i big delle crociere non hanno potuto fare altro che bussare alla porta degli azionisti, degli istituti di credito o dei mercati finanziari chiedendo denaro sotto forma di aumenti di capitale, prestiti, emissione di bond, ecc.

In molti casi il costo della raccolta è costato caro in termini di interessi.

Un salvagente importante (anche per i cantieri navali) è arrivato dalle export credit agency europee (in particolare da quelle italiane, francesi, tedesche e finlandesi) che hanno concesso una moratoria di un anno sui finanziamenti relativi alle nuove navi consegnate nel corso degli ultimi anni.

Nella sua ultima trimestrale relativa al periodo 1 gennaio - 31 marzo 2021 Fincantieri confermava che il proprio orderbook di navi da crociera è rimasto immutato rispetto al periodo pre-pandemia e che nel 2021 l'azienda ha in programma la consegna di 7 nuove navi (4 di queste nella seconda metà dell'anno).

Per gli anni a venire il gruppo guidato da Giuseppe Bono ha in

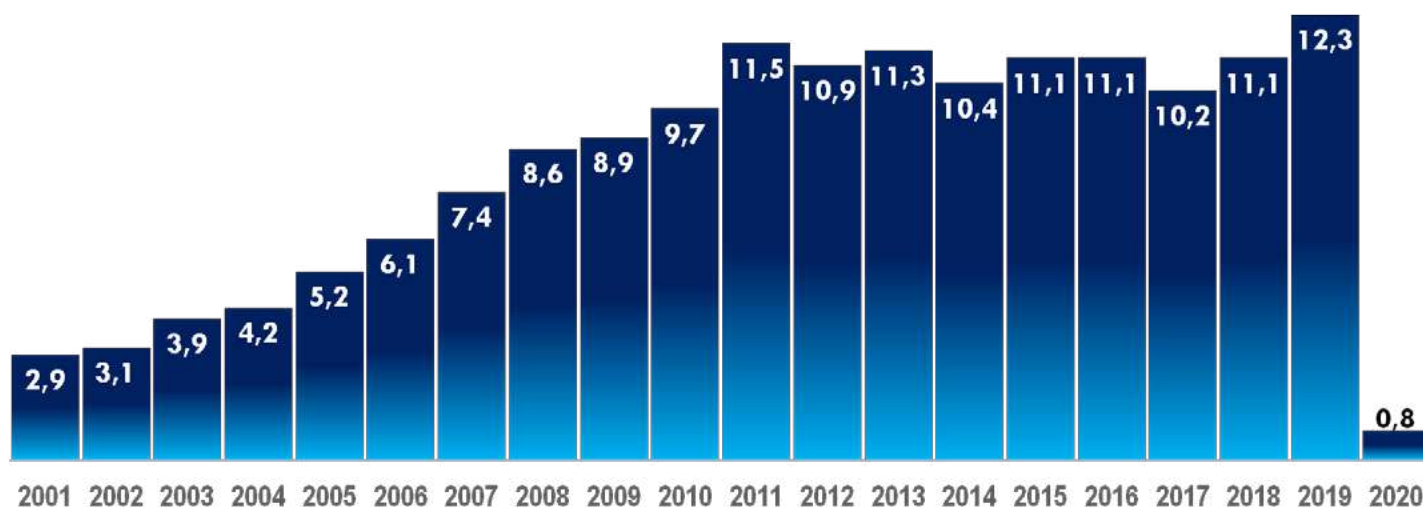
programma di consegnare ai rispettivi committenti 8 navi da crociera nel 2022, 9 nel 2023, 5 nel 2024, altre 5 nel 2025 e ulteriori 5 negli anni successivi. Anche i due principali player di mercato in Italia hanno in ogni modo cercato di tenere botta durante i mesi di lockdown delle vacanze a bordo nonostante gli enormi sforzi fatti per cercare di far ripartire gli itinerari durante la stagione invernale.

Msc Crociere ha chiuso il 2020 con ricavi pari a 705 milioni di euro (da 3,2 miliardi del 2019), il risultato operativo è stato in rosso per 797 milioni (dai +543 milioni del 2019) e il risultato netto è stato negativo per 939 milioni (da un profitto di 405 milioni dodici mesi prima). Circa 685mila sono stati i passeggeri imbarcati in tutto l'anno (-75%) e la percentuale di riempimento delle navi è scesa al 95% (dal 112% del 2019). Al 31 dicembre scorso 17 erano le unità in flotta (nessuna new entry nel corso dell'anno) per una capacità complessiva pari a 17,4 milioni di letti bassi giornalieri.

Preannunciando che nei mesi a venire la compagnia intende conservare il più possibile la propria liquidità (ad esempio posticipando investimenti non prioritari), rafforzare la propria posizione finanziaria (tramite rinegoziazioni di accordi con i finanziatori, con le export credit agency e con l'emissione di nuovi strumenti di debito), Msc Crociere nel suo bilancio rivela anche di aver ricevuto dalla casa madre Msc Mediterranean Shipping Company Holding SA supporto finanziario tramite un'iniezione di liquidità pari a 222,5 milioni di euro (di cui 172,5 milioni attraverso un prestito non rimborsabile fino ad aprile 2027 e altri 50 milioni nell'ambito dell'acquisizione di Bluvacanze).

Nel paragrafo dedicato invece alle nuove navi in costruzione la compagnia fondata da Gianluigi Aponte specifica che con Fincantieri ha ordini per due navi Seaside Evo in consegna nel 2021 e 2022 (prezzo totale 1,78 miliardi di euro), più quattro navi da crociera di lusso con consegna previste a partire dal 2023 (prezzo totale 1,96 miliardi di euro), più opzioni per ulteriori due unità in consegna a fine 2026 e giugno 2027 (al prezzo unitario di 494 milioni di euro). In costruzione presso i cantieri francesi Chantiers de l'Atlantique la compagnia ha invece due navi classe Meraviglia-plus con consegne programmate nel 2021 e 2023, più altre due navi World-class attese nel 2022 e 2025 (al prezzo totale di 3,912 miliardi di euro).

La società il 20 gennaio 2020 aveva esercitato le opzioni per



una terza e una quarta nave Msc World class alimentate a Gnl con consegne fissate nel 2025 e 2027 ma pochi mesi più tardi, a luglio, armatore e cantiere avevano concordato di cancellare quest'ultimo accordo prorogando la validità delle opzioni da esercitare fino a fine marzo 2021. Ad oggi però i contratti per la costruzione di quelle due navi non sono stati confermati.

Anche per **Costa Crociere** l'ultimo esercizio si è chiuso inevitabilmente con una pesante perdita (appena inferiore al miliardo e mezzo di euro) a fronte di un fatturato crollato da 4,3 a 1,2 miliardi di euro.

La compagnia può guardare con relativa tranquillità alla ripartenza perché la controllante Carnival Corporation & Plc ha assicurato "supporto finanziario e/o contribuzioni in conto capitale alla società che possano coprire tutti i rischi legati al fabbisogno di liquidità nei prossimi dodici mesi".

Il bilancio specifica che l'incremento degli oneri finanziari rispetto all'esercizio 2019 è dovuto all'aumento dei tassi d'interesse e degli oneri aggiuntivi sostenuti in fase di rinegoziazione dei finanziamenti stessi.

Al fine di ridurre al massimo i costi di gestione la compagnia armatoriale genovese ha disposto, oltre "alla sospensione di tutti i servizi di crociera, la diminuzione delle spese di marketing e vendita, una combinazione di orari lavorativi ridotti e tagli di stipendio e benefit in tutta la compagnia, incluso il management, il congelamento delle assunzioni in tutta l'organizzazione, il ridimensionamento dei ruoli di consulenti e collaboratori, le riduzione delle spese in conto capitale relativo alle nuove navi in costruzione".

A proposito dell'ottimizzazione della flotta, Costa prevede che la capacità offerta sarà impattata dalla ripartenza graduale delle attività crocieristiche, dalla diminuzione dell'attuale capacità e dalla ritardata consegna delle nuove navi in costruzione.

Oltre alla vendita di alcune navi più datate, la compagnia ha infatti posticipato da metà 2021 a fine anno la consegna di Costa Toscana e AidaCosma.

A subire pesantemente gli effetti dello stop imposto alle crociere sono state anche le stazioni marittime, dunque i terminal portuali che in tutta Italia ricevono le navi bianche e si occupano di imbarco, sbarco e ricezione dei passeggeri.

Nel 2020 sono risultati 641.294 i crocieristi transitati dalle banche italiane (la stragrande maggioranza nei primi mesi dell'anno), un numero in calo verticale rispetto al totale di 11.982.267 del 2019.

Le previsioni per il 2021 sono solo di una parziale e lenta ripresa dal momento che quasi tutto il primo semestre dell'anno è trascorso con il mercato delle crociere di fatto ancora bloccato.

I primi itinerari di Costa Crociere e di Msc Crociere sia nel Tirreno che nell'Adriatico sono ripartiti nel mese di maggio.

Nelle ultime settimane è tornata a farsi sentire la voce delle associazioni che rappresentano i terminal portuali (**Assiterminal e Assologistica insieme a Confetra e Confindustria**) per chiedere sostegni a favore dei terminal passeggeri in sede di conversione del Decreto legge Sostegni-bis dal momento che erano rimasti esclusi.

"Il mancato cambiamento di scenario nel 2021 e un accumulo già di 14 mesi di inattività e di azzeramento dei fatturati pongono chiaramente l'esigenza di ridurre il pagamento delle imprese terminalistiche di centinaia di milioni l'anno di canoni concessori allo Stato, per limitare il rischio di chiusura a cui molte di esse sono esposte e le inevitabili ripercussioni negative in termini di occupazione diretta e indotta sul territorio in cui operano" hanno detto le associazioni.

Confindustria, Confetra, Assiterminal e Assologistica chiedono soluzioni "per alleggerire" i costi delle imprese per "tutti i terminal portuali italiani, in particolare i terminal crociere e passeggeri e le imprese di lavoro temporaneo", con misure specifiche simili a "quelle adottate per il trasporto ferroviario, aereo, marittimo e, persino, degli ormeggiatori". ■

FGS

FLUID GLOBAL SOLUTIONS

PUMPS AND SPARE PARTS



10

ANNIVERSARY

Ten Years



SHIPSERV
Find. Connect. Trade.
TradeNet ID 220420

Master Distributor



SETTIMA
research & innovation, always



RINA
CLASSIFICATION SOCIETY



OME
OMATEC MOTOR ELECTRONICS

Official agent for



DESMI
in Italy and Malta

Phone: +39 0187 1953245
Email: sales@fluidglobalsolutions.com

Registered office:
Via XXV Aprile, C3 – 19021 Arcola
LA SPEZIA (Italy)

 [www.fluidglobalsolutions.com](https://www.linkedin.com/company/fluidglobalsolutions)

Le navi di Costa e Msc stanno tornando a mollare gli ormeggi: le date e i porti della ripresa

Dopo la ripartenza delle sue navi nel Mediterraneo (con [Costa Smeralda da Savona](#) e [Costa Luminosa da Trieste](#)), Costa Crociere prosegue con il programma di ripresa graduale degli itinerari annunciando alcuni importanti aggiornamenti per la stagione 2022 che coinvolgeranno anche la parte finale della stagione in corso. Le novità principali riguardano le tre navi più moderne della compagnia italiana: Costa Firenze, Costa Toscana e Costa Smeralda.

Costa Firenze, ultima arrivata della flotta e dedicata al Rinascimento fiorentino, entrerà in servizio il prossimo 4 luglio da Savona, continuerà a operare nel Mediterraneo sino a fine novembre 2021. Nel corso dell'inverno 2021-22 sarà invece a Dubai, dove proporrà crociere negli Emirati Arabi, Oman e Qatar, che permetteranno di visitare anche "Expo 2020 Dubai". Da aprile 2022 Costa Firenze tornerà a offrire crociere di una settimana in Italia, Francia e Spagna.

La presenza di Costa nel Mediterraneo sarà ulteriormente rafforzata da Costa Toscana, nuova nave "green" alimentata a gas naturale liquefatto, attualmente in costruzione, che debutterà a dicembre 2021. Per tutto il 2022 sarà dedicata a crociere di sette giorni nel Mediterraneo occidentale, che consentiranno di visitare nella stessa vacanza due destinazioni spagnole di grande fascino, come Barcellona e Valencia in primavera, oppure Ibiza e Valencia in estate. Nell'inverno 2021/2022, l'attuale ammiraglia Costa Smeralda sostituirà la gemella Costa Toscana in Sud America, per poi fare ritorno nel Mediterraneo, per crociere in Italia, Francia e Spagna.

L'offerta Costa per l'inverno 2021-22 sarà completata da altre quattro navi. Costa Diadema ripartirà il 26 settembre da Savona, offrendo crociere lunghe in Turchia e Grecia o Spagna e Portogallo, per poi posizionarsi nei Caraibi da dicembre, con tre diversi itinerari alla scoperta delle più belle isole caraibiche. Costa Fascinosa tornerà in servizio il 23 settembre, sempre da Savona, per crociere di 10 giorni dirette a Lisbona, per poi spostarsi in Sud America durante l'inverno. Costa Deliziosa continuerà con il suo programma di crociere nel Mediterraneo orientale sino all'8 gennaio 2022, quando partirà per il Giro del Mondo. Infine, Costa Luminosa, già attualmente operativa nel Mediterraneo orientale, durante il prossimo inverno proporrà crociere di due settimane nelle isole Canarie o in Israele. Nel corso della stagione estiva 2022, oltre a Costa Firenze, Costa Smeralda e Costa Toscana, che saranno in crociera nel Mediterraneo occidentale, saranno disponibili altre tre navi nella parte orientale del Mediterraneo: Costa Deliziosa, Costa Luminosa e Costa Pacifica. In Nord Europa opereranno quattro navi, Costa Diadema, Costa Fascinosa, Costa Favolosa e Costa Fortuna, che offriranno crociere nelle città del Baltico e nei fiordi norvegesi.

L'ultima novità in casa Msc in tema di ripartenza è invece la ripresa, a partire dal 26 giugno, delle operazioni anche in Spagna, dopo all'Italia, con l'ammiraglia della flotta Msc Grandiosa che farà tappa settimanalmente nello scalo catalano. Dal 30 luglio sarà inserita nuovamente tra le destinazioni anche Valencia.

La decisione di riprendere le crociere in Spagna segue i recenti annunci della compagnia sulla ripartenza in Germania, Francia e nei Paesi baltici, destinazioni che si sono aggiunte agli itinerari già operativi in Mediterraneo e nel Regno Unito.

Msc Grandiosa offre crociere di sette notti nel Mediterraneo occidentale con tappe a Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, La Valletta a Malta e, dal 26 giugno, anche Barcellona ogni sabato. Inoltre, a partire dal 30 luglio, MSC Grandiosa modificherà l'itinerario aggiungendo Valencia il venerdì e toccando Barcellona, Genova, La Spezia e Civitavecchia.

Le altre navi che stanno già navigando sono Msc Seaside, anch'essa nel Mediterraneo occidentale, e Msc Virtuosa, con crociere intorno alle isole britanniche dedicate esclusivamente ai residenti nel Regno Unito. Nel corso di giugno ripartiranno in Adriatico anche Msc Orchestra, Msc Splendida e Msc Magnifica dall'Italia verso Grecia e Croazia, mentre Msc Seaview riprenderà gli itinerari il 3 luglio in Nord Europa alla scoperta di Germania, Svezia ed Estonia.

A fine luglio, inoltre, entrerà in flotta anche Msc Seashore, la nave da crociera più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia. La nuova ammiraglia targata Msc offrirà crociere nel Mediterraneo occidentale. ■



Come è cambiato il mercato dei traghetti in Italia negli ultimi 12 mesi



Negli ultimi 12 mesi il comparto del trasporto marittimo di passeggeri in Italia è cambiato in maniera significativa per effetto di diversi fattori tra cui l'emergenza pandemica di Covid-19, il rinnovo della continuità territoriale marittima (tuttora in corso), i bandi di gara per l'offerta di navi da destinare all'alloggio dei migranti in quarantena, alcune acquisizioni rilevanti e altri significativi investimenti nel rinnovo del naviglio.

La pandemia di coronavirus ha dimezzato i ricavi del 2020 anche se il periodo estivo ha permesso comunque di limitare i danni; a subire gli effetti maggiori sono state le compagnie attive sulle rotte di corto cabotaggio mentre le linee verso le isole maggiori (Sardegna in particolare) hanno fatto il pieno durante l'alta stagione anche se la capacità passeggeri era stata dimezzata. **Le statistiche di Assoport** dicono che l'anno scorso, **per ciò che riguarda il settore traghetti, i passeggeri movimentati sono stati 9.590.071, vale a dire un -46,6% in meno, mentre 22.167.622 sono stati i passeggeri 'locali', pari a un decremento del -49%**. Insomma un mercato dimezzato sia in termini di capacità di trasporto sulle navi che di ricavi per i biglietti relativi ai passeggeri. Meglio è andato chiaramente chi poteva contare anche sul trasporto merci ro-ro che ha subito solo una lieve flessione contenuta.

Il 2021 si preannuncia un'altra annata simile a meno che il Governo non si convinca ad allentare le restrizioni imposta sulla limitazione al 50% della capacità passeggeri sulle navi. Assarmatori e Ancim (l'associazione che rappresenta i 35 Comuni delle 87 isole minori) **hanno già lanciato un appello al Governo** e sono in attesa di una risposta nella speranza che una risposta positiva arrivi prima di luglio.

Per ciò che riguarda linee e player di mercato **non è cambiato quasi nulla sul versante Adriatico** dove, fatto salvo qualche cambio di nave, i collegamenti, le frequenze e i porti scalati sono rimasti pressoché identici. Da segnalare ad esempio il ritiro di Tirrenia Cin dalla rotta ro-ro cargo fra Ravenna, Brindisi e Catania ora dominata da Grimaldi, così come il fatto che d'ora in poi l'esercizio della linea marittima in convenzione fra Termoli e le isole Tremiti sarà garantita da Navigazione Libera del Golfo.

Le difficoltà finanziarie (con conseguente domanda di concordato in continuità) per Compagnia Italiana di Navigazione e per Moby, unite al fatto che l'assegnazione dei contributi pubblici per la continuità territoriale marittima è giunta a scadenza (in teoria a metà luglio del 2020 ma di fatto fino a quando tutte le nuove gare non saranno aggiudicate), hanno innescato **alcuni cambiamenti significativi sul mercato in particolare nel mar Tirreno**. A rinforzare la rispettiva presenza sul mercato sono stati in particolare Grandi Navi Veloci e Grimaldi Euromed.

Secondo quanto stabilito dall'ex Ministero dei Trasporti (oggi Ministero della Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili) sono tornati al libero al mercato i collegamenti Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo mentre per la tratta Civitavecchia-Olbia è stata sperimentata con successo una procedura che impone obblighi di servizio pubblico applicati orizzontalmente a tutti gli operatori interessati. Ad essersi fatti avanti sono in tre: Tirrenia Cin, Grandi Navi Veloci e Grimaldi Euromed che potranno condividere le perdite della bassa stagione invernale e spartirsi i ricavi di quella estiva.

Per il resto sono state finora aggiudicate solo la rotta Napoli Cagliari – Palermo a Grimaldi Euromed e la Termoli – isole Tremiti a Navigazione Libera del Golfo. Le altre gare sono andate deserte mentre per la Genova-Porto Torres (impugnata al Tar del Lazio da Grimaldi

di) gli unici due pretendenti (Gnv e Cin) sono stati esclusi. L'imminente periodo estivo concede alcuni mesi di tempo al Governo per rifare le gare necessarie prima della bassa stagione invernale mentre per la linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari il dicastero dei trasporti ha avviato una procedura negoziata per individuare un operatore in grado di offrire il servizio dal 1 luglio al 31 dicembre 2021 **con la garanzia che il rischio d'impresa sarà a carico dello Stato.**

Con lo scadere della precedente convenzione per la continuità territoriale marittima Compagnia Italiana di Navigazione (Tirrenia), anche a causa della ristrutturazione finanziaria dell'intero gruppo Moby e la necessità di limitare perdite e costi, ha interrotto l'anno scorso la linea Catania-Napoli e più recentemente la Ravenna-Brindisi-Catania, così come la linea ro-ro merci Genova-Livorno-Catania-Malta. Pochi giorni fa, però lo stesso gruppo ha reso noto che senza contributi pubblici opererà tutto l'anno la Genova-Porto Torres, la Civitavecchia-Olbia (quest'ultima, come detto, insieme ad altre due compagnie), le linee solo cargo Genova-Olbia, Napoli-Cagliari e Livorno-Olbia-Cagliari.



Per Grandi Navi Veloci, oltre ad aver fatto il pieno di appalti pubblici per la fornitura di traghetti destinati ad accogliere i migranti da trattenere in quarantena e aver potenziato la flotta con l'arrivo di diverse navi (Gnv Bridge, Gnv Sealand, Gnv Aries e Gnv Antares più alcune altre con noleggi di breve termine), **la notizia dell'anno è lo sbarco alle isole Baleari** perché dal prossimo mese di luglio la società genovese opererà con due traghetti linee regolari fra Barcellona, Valencia, Ibiza e Palma di Maiorca. Gnv ha previsto partenze tutti i giorni da e per i porti di Barcellona e Valencia per Palma di Maiorca e Ibiza, oltre al collegamento diretto tra Palma di Maiorca e Ibiza.

Focus sulla Spagna e sulle isole Baleari anche per Grimaldi Group che ha messo a segno un'importante acquisizione inseguita per molto tempo. Lo scorso aprile la società di traghetti partenopea ha infatti comunicato la **firma con Armas Trasmediterránea Group** di un **Memorandum of Understanding per la vendita di alcuni asset e diritti di proprietà del gruppo spagnolo**. L'accordo prevede l'acquisto da parte del Gruppo Grimaldi di cinque navi ro/pax nonché di due terminal nei porti di Valencia e Barcellona, oltre a uffici e magazzini ubicati nelle isole di Maiorca, Minorca e Ibiza. Destinate a entrare a far parte della flotta Grimaldi, tramite la nuova società Grimaldi Tramed Logística Espana, sono le navi Ciudad de Palma (anno di costruzione 2007), Ciudad de Granada (2001), Ciudad de Mahón (2000), Volcán del Teide (2010) e Volcán de Tijarafe (2007), tutte impiegate da Armas Trasmediterránea Group su vari collegamenti all'interno della Spagna.

L'accordo tra le parti prevede, inoltre, l'acquisto da parte del Gruppo Grimaldi dei diritti per operare tra la Spagna Continentale e le Isole Baleari per il trasporto di merci e passeggeri sulle rotte marittime Barcellona – Mahon (Minorca), Barcellona – Palma de Mallorca, Barcellona – Ibiza, Valencia – Mahon, Valencia – Palma de Mallorca e Valencia – Ibiza.

Grazie a questa acquisizione il Gruppo Grimaldi incrementa la propria presenza sul mercato del trasporto passeggeri, nel mercato spagnolo e consolida il proprio market share nel Mediterraneo.

Particolarmente degno di nota è infine il fatto che **aumenta la concorrenza nel trasporto passeggeri fra Malta e la Sicilia**. La stagione estiva 2021 vedrà infatti un significativo aumento delle linee e della concorrenza per il trasporto marittimo di carichi rotabili e passeggeri fra Malta e la Sicilia con traghetti veloci. La nuova compagnia di navigazione Ponte Ferries Ltd che ha da poco acquistato il catamarano Bonanza Express ribattezzato Hsc Artemis ha annunciato l'avvio di un nuovo collegamento con il porto di Augusta mentre l'altro player, Virtu Ferries, il raddoppio dei suoi collegamenti.

Oltre alla linea ormai consolidata fra Malta e Pozzallo servita dal 1988, quest'ultima compagnia **inaugurerà una seconda rotta fra i porti di Catania e Malta**. Su questo nuovo collegamento sarà impiegato il catamarano Jean De La Valette che andrà ad aggiungersi Saint John Paul II attivo fra Pozzallo e Malta.

Con una capacità di 800 passeggeri e un garage per 156 veicoli o 60 veicoli e 20 rimorchi, il Jean De La Valette sarà il secondo catamarano ro-pax più grande ad alta velocità in servizio nel Mediterraneo, secondo solo al Saint John Paul II. ■



CANTIERE NAVALE
VISENTINI

PORTO VIRO (RO)

I traghetti chiedono di rimuovere il limite della capacità ridotto al 50%

Dopo la ripartenza delle sue navi nel Mediterraneo (con [Costa Smeralda da Savona](#) e [Costa Luminosa da Trieste](#)), Costa Crociere prosegue con il programma di ripresa graduale degli itinerari annunciando alcuni importanti aggiornamenti per la stagione 2022 che coinvolgeranno anche la parte finale della stagione in corso. Le novità principali riguardano le tre navi più moderne della compagnia italiana: Costa Firenze, Costa Toscana e Costa Smeralda.

Costa Firenze, ultima arrivata della flotta e dedicata al Rinascimento fiorentino, entrerà in servizio il prossimo 4 luglio da Savona, continuerà a operare nel Mediterraneo sino a fine novembre 2021. Nel corso dell'inverno 2021-22 sarà invece a Dubai, dove proporrà crociere negli Emirati Arabi, Oman e Qatar, che permetteranno di visitare anche "Expo 2020 Dubai". Da aprile 2022 Costa Firenze tornerà a offrire crociere di una settimana in Italia, Francia e Spagna.

La presenza di Costa nel Mediterraneo sarà ulteriormente rafforzata da Costa Toscana, nuova nave "green" alimentata a gas naturale liquefatto, attualmente in costruzione, che debutterà a dicembre 2021. Per tutto il 2022 sarà dedicata a crociere di sette giorni nel Mediterraneo occidentale, che consentiranno di visitare nella stessa vacanza due destinazioni spagnole di grande fascino, come Barcellona e Valencia in primavera, oppure Ibiza e Valencia in estate. Nell'inverno 2021/2022, l'attuale ammiraglia Costa Smeralda sostituirà la gemella Costa Toscana in Sud America, per poi fare ritorno nel Mediterraneo, per crociere in Italia, Francia e Spagna. L'offerta Costa per l'inverno 2021-22 sarà completata da altre quattro navi. Costa Diadema ripartirà il 26 settembre da Savona, offrendo crociere lunghe in Turchia e Grecia o Spagna e Portogallo, per poi posizionarsi nei Caraibi da dicembre, con tre diversi itinerari alla scoperta delle più belle isole caraibiche. Costa Fascinosa tornerà in servizio il 23 settembre, sempre da Savona, per crociere di 10 giorni dirette a Lisbona, per poi spostarsi in Sud America durante l'inverno. Costa Deliziosa continuerà con il suo programma di crociere nel Mediterraneo orientale sino all'8 gennaio 2022, quando partirà per il Giro del Mondo. Infine, Costa Luminosa, già attualmente operativa nel Mediterraneo orientale, durante il prossimo inverno proporrà crociere di due settimane nelle isole Canarie o in Israele. Nel corso della stagione estiva 2022, oltre a Costa Firenze, Costa Smeralda e Costa Toscana, che saranno in crociera nel Mediterraneo occidentale, saranno disponibili altre tre navi nella parte orientale del Mediterraneo: Costa Deliziosa, Costa Luminosa e Costa Pacifica. In Nord Europa opereranno quattro navi, Costa Diadema, Costa Fascinosa, Costa Favolosa e Costa Fortuna, che offriranno crociere nelle città del Baltico e nei fiordi norvegesi.

L'ultima novità in casa Msc in tema di ripartenza è invece la ripresa, a partire dal 26 giugno, delle operazioni anche in Spagna, dopo all'Italia, con l'ammiraglia della flotta Msc Grandiosa che farà tappa settimanalmente nello scalo catalano. Dal 30 luglio sarà inserita nuovamente tra le destinazioni anche Valencia.

La decisione di riprendere le crociere in Spagna segue i recenti annunci della compagnia sulla ripartenza in Germania, Francia e nei Paesi baltici, destinazioni che si sono aggiunte agli itinerari già operativi in Mediterraneo e nel Regno Unito.

Msc Grandiosa offre crociere di sette notti nel Mediterraneo occidentale con tappe a Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo, La Valletta a Malta e, dal 26 giugno, anche Barcellona ogni sabato. Inoltre, a partire dal 30 luglio, MSC Grandiosa modificherà l'itinerario aggiungendo Valencia il venerdì e toccando Barcellona, Genova, La Spezia e Civitavecchia.

Le altre navi che stanno già navigando sono Msc Seaside, anch'essa nel Mediterraneo occidentale, e Msc Virtuosa, con crociere intorno alle isole britanniche dedicate esclusivamente ai residenti nel Regno Unito. Nel corso di giugno ripartiranno in Adriatico anche Msc Orchestra, Msc Splendida e Msc Magnifica dall'Italia verso Grecia e Croazia, mentre Msc Seaview riprenderà gli itinerari il 3 luglio in Nord Europa alla scoperta di Germania, Svezia ed Estonia.

A fine luglio, inoltre, entrerà in flotta anche Msc Seashore, la nave da crociera più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia. La nuova ammiraglia targata Msc offrirà crociere nel Mediterraneo occidentale. ■



Traghetti in Italia: chi li costruisce e chi li ordina

Il 2020 si sta rivelando come un anno particolarmente movimentato nel settore dei traghetti in Italia con l'arrivo sul mercato di naviglio acquistato da aziende nostrane, new building costruite dall'industria navalmeccanica locale e altri ordini assegnati ad altri cantieri esteri. La prospettiva per gli anni a venire, se, come pare, verranno assegnate risorse pubbliche per il rinnovo del naviglio nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, potrebbero essere ancora più interessanti per la costruzione di nuovi traghetti in Italia.

Per quest'anno il nostro Paese dovrà ancora 'accontentarsi' di tre nuove costruzioni: il ro-pax Sea Bridge costruito da Cantiere Navale Visentini e appena consegnato (in long time charter con opzione d'acquisto) a Grandi Navi Veloci, il traghetto veloce che Cantiere Navale Vittoria si appresta a completare per navigazione Libera del Golfo e la nave che San Giorgio del Porto sta ultimando per Rfi che la impiegherà nello Stretto di Messina.

Cantiere Navale Visentini continua a portare avanti (con il suo consueto stile molto low profile) la costruzione di grandi navi ro-ro e ro-pax che ottengono l'apprezzamento di diversi operatori attivi sia nel Mediterraneo che in Nord Europa. Prima di Gnv Bridge era stata consegnata un traghetto con alimentazione a Lng a Balearia mentre la prossima nuova unità in costruzione è destinata a Corsica Linea e avrà anch'essa propulsione green.

Gnv Bridge è un'unità ro-pax con stazza lorda pari a circa 32.000 tonnellate e 203 metri di lunghezza, dotata di impianto Scrubber di ultima generazione, in grado di garantire una minimizzazione delle emissioni in atmosfera e sviluppare una velocità di crociera di 24 nodi. Dotata di servizi di bordo confortevoli e in linea con il posizionamento della compagnia Gnv (tra cui ristorante, self service, bar e 157 cabine) la nave potrà ospitare oltre 1.000 passeggeri e circa 2.500 metri lineari di carico rotabile (con 80 reefer plugs).

Per Cantiere Navale Vittoria quella per Nlg è invece la prima unità veloce per il trasporto passeggeri progettata e realizzata nello stabilimento di Adria (Rovigo). Si tratta di un mezzo monocalcare di tipo semiplanante lungo 56,65 metri, largo 9,6 metri e alto 5,50 metri, costruito interamente in alluminio e concepito per ospitare fino a 700 passeggeri e raggiungere la velocità massima di 30 nodi. La propulsione dell'unità è assicurata da tre motori diesel 4t, modello MTU (16V 4000 M63L) tarati a 2240 Kilowatt ciascuno e accoppiati a tre idrogetti Rolls Royce - Kamewa, modello 71S4.

La terza new entry sul mercato è il traghetto Iginia che San Giorgio del Porto sta completando a Genova per Rfi: più precisamente si tratta di una nave ro-ro monodirezionale destinata al trasporto di carrozze e carri ferroviari, passeggeri e mezzi gommati, lunga 147 metri, larga 19 metri e con una portata di 2.500 tonnellate.

A proposito sempre del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, dalla Grecia è in arrivo per Blufferries anche il nuovo ro-ro Sikania (valore 18 milioni di euro), unità gemella del Trinacria, varato lo scorso aprile dal cantiere della società greca Celt Navtecnica Maritime Services. Dopo la consegna verrà impiegata anch'essa nello Stretto di Messina dove effettuerà il traghettamento di mezzi commerciali, autovetture, roulotte, camper e motocicli fra i porti di Villa San Giovanni e Tremestieri.

Lunga 106 metri e larga 18, la newbuilding Sikania ha un ponte dedicato al transito degli automezzi e uno per i passeggeri; può trasportare fino a 22 tir o 125 autoveicoli e circa 400 persone tra viaggiatori e membri dell'equipaggio.

Nei prossimi mesi a queste nuove costruzioni si aggiungeranno anche altre quattro navi ro-ro, parte dell'ordine per 12 nuove costruzioni assegnate da Grimaldi Group al cantiere cinese Jinling (3 di queste destinate a Finnliness e 6 a Grimaldi Euromed) e destinate a entrare in servizio sulle autostrade del mare servite dal gruppo nel Mediterraneo. Le tre unità commissionate per Finnliness andranno invece a operare nei mari del Nord Europa.

A proposito di traghetti per il trasporto anche di passeggeri sempre il Gruppo Grimaldi aveva commissionato a inizio 2020 al cantiere China Merchants Jinling Shipyard (Weihai) Co. la costruzione, per la controllata Finnliness, di due unità classe "Superstar" con consegna prevista nel 2023. Avranno una lunghezza di circa 230 metri, capacità di carico pari a 5.100 metri lineari di rotabili e circa 1.100 passeggeri; il prezzo di ogni nave si aggira intorno ai 135 milioni di euro.

Completano il quadro i due traghetti che anche Fratelli Onorato Armatori ha ordinato in Cina, al cantiere Gsi di Guangzhou, e che entreranno in servizio per Moby dal 2022. La prima si chiamerà Moby Fantasy e, come la gemella, avrà le seguenti caratteristiche tecniche: 237 metri di lunghezza per 32 di larghezza e una stazza di 69.500 tonnellate, capacità di trasporto fino a 2.500 passeggeri e 1.300 automobili, con 550 cabine. Il motore avrà una potenza di 10,8 megawatt, per una velocità di crociera di 23,5 nodi, con punte di 25 nodi. Verranno impiegate sulla linea che collega il porto di Livorno alla Sardegna. ■



Dal Pnrr la speranza di un incentivo alla costruzione di nuove navi green

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza concepito dall'Italia e trasmesso a Bruxelles a fine aprile stanza alcune risorse (inserite in un fondo complementare) destinate al rinnovo delle flotte navali (soprattutto traghetti, bettoline e altri mezzi costieri alimentati con propulsione elettrica, Gnl o idrogeno).

I soldi sono destinati a navi verdi, traghetti e aliscafi impiegati in servizi di continuità territoriale di cabotaggio e di pattugliamento dei mari. Dovrebbe trattarsi di un cofinanziamento per l'acquisto.

Nei mesi scorsi Marco Bisagno, vertice del cantiere navale genovese T.Mariotti e del gruppo Genova Industrie Navali, **non ha fatto mistero della sua auspicio che il Governo italiano incentivi la costruzione di traghetti green**. "Abbiamo fatto avere istanza al ministro delle Infrastrutture e abbiamo anche segnalato al ministro per la Transizione

ecologica, Roberto Cingolani, i progetti che abbiamo realizzato per nuovi traghetti la cui costruzione sarebbe perfettamente coerente con le politiche previste dal Recovery Fund" aveva detto Bisagno, specificando che questo lavoro di lobby e promozione lo stanno facendo in sinergia con Assarmatori. L'obiettivo è quello di ottenere incentivi o co-finanziamenti pubblici per il rinnovo delle flotte impiegate lungo le coste italiane: "Abbiamo calcolato che in Italia dovrebbero esserci, impiegati sui collegamenti verso le isole minori, 53 traghetti con un'età media di 35 anni. Noi abbiamo studiato un nuovo tipo di nave ibrida con alimentazione *dual fuel* e con sistema di batterie che consente durante la sosta in porto di non inquinare. Riteniamo che quello sarà il futuro".

Secondo il numero uno del cantiere T. Mariotti quella dei traghetti potrebbe essere la strada giusta per mantenere elevata l'attività del cantiere nel business delle costruzioni navali nel prossimo futuro dal momento che si aspetta uno stop dei nuovi ordini dal mercato crociere. "Il portafoglio ordini del comparto crociere è ampio e per il momento non ci sono state cancellazioni ma mi aspetto un periodo di pausa, più o meno lungo, prima che si torni alla condizione pre-Covid19".

Anche Giuseppe Bono, amministratore delegato del Gruppo Fincantieri, **intervenedo in audizione presso la IX Commissione della Camera dei Deputati**, aveva parlato del Pnrr come "un'occasione unica per la modernizzazione e il rilancio dell'Italia" e aveva evidenziato l'importanza della "mobilità sostenibile (propulsione ibrida, utilizzo dell'idrogeno, traghetti elettrici, rinnovo flotta del Mediterraneo) e delle infrastrutture innovative per l'Italia".

Più nel dettaglio, a proposito di traghetti elettrici, aveva parlato di "sostituzione della flotta esistente con unità elettriche da impiegare nei collegamenti per garantire la continuità territoriale e la realizzazione di sistemi integrati di ricarica da installare presso nuovi porti green". Per ciò che riguarda il rinnovo della flotta nel Mediterraneo Bono si è riferito a incentivi per "il rinnovo green della flotta privata italiana per supportare i costi delle nuove tecnologie" e il "sostegno alla ricerca nel settore navalmeccanico per la produzione di soluzioni di mobilità sostenibile". ■

Una flotta italiana over 25. I numeri

stazza	Flotta (#) TPL		Flotta (#) NO TPL	
	Età 16 - 24	Età > = 25	Età 16 - 24	Età > = 25
>40.000			3	
20-40.000			24	16
10-20.000		2		8
7.000-10.000	1	2		1
3-7.000		6		5
<3.000	1	37	1	5
Totale complessivo	2	47	28	35

(fonte: Fincantieri)



Da oltre cent'anni il nome Ferrando & Massone è sinonimo di professionalità e affidabilità nel campo dell'intermediazione marittima. Armatori ed Operatori marittimi che privilegiano l'approfondimento dell'informazione e l'accuratezza del servizio si rivolgono a Ferrando & Massone in via preferenziale e, in alcuni casi, in via esclusiva.

La specializzazione nel campo delle navi traghetto, ro-ro, crociera, fast ferry, petrolchimiche, carico secco definisce il settore in cui la società prevalentemente opera, ma l'interesse di Ferrando & Massone è rivolto all'intero mercato ed in particolare, a ogni specifico settore, secondo le esigenze del Cliente.

Nella Compravendita l'attività non si limita al mercato delle second hand, ma si amplia alle nuove costruzioni. L'attività si estende con le stesse caratteristiche ad altri servizi connessi quali, ad esempio, consulenze tecniche, ricerche di mercato, valutazioni di navi e flotte per conto di privati armatori, banche, tribunali.



Phone + 39 010 586170 email: info@ferrandoemassone.com web: www.ferrandoemassone.com

Ecco il dettaglio di chi e quando riceverà gli 800 milioni del Pnrr per i traghetti

Con il Decreto legge 6 maggio 2021 n. 59 intitolato “Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti” il Governo, nell’ambito delle misure inserite nel cosiddetto Recovery Fund, ha stanziato circa 800 milioni di euro per il rinnovo delle flotte navali italiane. La loro distribuzione seguirà il seguente schema cronologico: 45 milioni nel 2021, 54,2 milioni nel 2022, 128,8 milioni nel 2023, 222 milioni nel 2024, 200 milioni nel 2025 e 150 milioni nel 2026. La ‘scheda progetto’ redatta dall’esecutivo spiega chiaramente che “la misura è divisa in tre azioni distinte”, si pone i seguenti obiettivi:

- Sub-investimento I - (costo complessivo di 200 mln di euro) Aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi. Più nel dettaglio si parla di tre impianti di micro-liquefazione del Gnl (nelle aree di Napoli, Sicilia e Centro-Nord Italia) ma anche della costruzione di due navi di piccole dimensioni adatte ad attività di bunkeraggio principalmente nei porti del Mar Tirreno. Il Gnl sarà fornito a tali navi attraverso l’adeguamento infrastrutturale del terminal di Panigaglia per la ricarica di navi di piccole dimensioni.

- Sub-investimento II - (costo complessivo di 520 mln di euro) Rinnovare la flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito. Nella relazione illustrativa più nel dettaglio si parla di realizzazione di nuove unità secondo i più stringenti criteri di efficienza energetica dell’Imo con l’integrazione di soluzioni innovative e sistemi propulsivi di ultima generazione. Ma anche di retrofitting di unità navali esistenti con sistemi di propulsione di ultima generazione (motori dual fuel, motori Gnl, batterie, sistemi ibridi calibrati su specifiche esigenze operative, celle a combustibile in grado di ridurre o eliminare l’impronta ambientale oltre a migliorare il comfort di viaggio per i passeggeri).

- Sub-investimento III - (costo complessivo di 80 mln di euro) Rinnovo della flotta navale attraversamento stretto di Messina: rinnovo della flotta dei mezzi veloci di proprietà RFI che garantiscono la continuità territoriale in interconnessione con i treni veloci da/per Villa S.Giovanni e Messina con nuovi mezzi ibridi a basse emissioni, oltre all’ibridizzazione di 3 unità navali per trasporto treni sempre di proprietà di RFI, per limitare le emissioni atmosferiche. Più precisamente, a proposito del rinnovo della flotta di mezzi veloci Blu Jet, la scheda illustrativa chiarisce che si ipotizza l’acquisto di n.3 mezzi navali nuovi il cui costo stimato complessivo è prossimo a 60 M€ (che includerà anche i necessari costi di progettazione, materiale di scorta, la sorveglianza alla costruzione, gli imprevisti e le spese generali). Anche per i Mezzi Veloci di nuova generazione si ipotizza prevalentemente la propulsione Lng/ elettrica con eventuale ricorso a propulsione dual fuel Diesel.

A proposito invece dell’ibridizzazione della flotta Rfr il progetto potrà essere realizzato per una prima nave (di nuova fornitura) entro l’anno 2021, mentre per le altre due navi in esercizio entro Giugno 2022. Lo sviluppo prevede la predisposizione di: - 1 gruppo batterie di energia nominale minima 500 kWh - 3 motori elettrici - Sistema di collegamento a terra da utilizzarsi durante le soste in invasatura, di potenza 350 kW sufficiente a soddisfare l’intera richiesta nave - Installazione di pannelli fotovoltaici nelle ampie aree disponibili - Stazioni di ricarica a bordo per eventuali futuri treni con alimentazione autonoma a batterie. Cosa miglioreremo: - Riduzione delle manutenzioni per minori ore di moto dei motori diesel - Riduzione di Co2 prossima al 10% - Riduzione del 10% dei consumabili olio e gasolio - Riduzione dei costi di gestione complessivi - Aumento complessivo della potenza data dalla presenza dei motori elettrici che garantiscono maggiore flessibilità. Complessivamente, si stima un investimento pari a 20 Mln di euro al termine del quale le tre navi della flotta saranno ibride. ■

DAL MARE È TUTTA UN’ALTRA COSA.

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

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

+39 090 5737
carontetourist.it

f @ t

GRUPPO CARONTE & TOURIST

CARONTE & TOURIST

siremar

Stretto di Messina: l'analisi dei trasporti marittimi e i prossimi investimenti di Rfi e BluJet sul naviglio

Articolo dell' 8 maggio 2021

Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha trasmesso ai presidenti del Senato della Repubblica e della Camera dei Deputati la relazione finale del Gruppo di lavoro tecnico avviato dal precedente esecutivo per valutare gli eventuali sviluppi del progetto del sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina. Tradotto: con l'ipotesi di realizzare un ponte o un tunnel per attraversare il tratto di mare che separa la Calabria e Sicilia.

Il documento analizza il contesto socio-economico e trasportistico, il contesto fisico e ambientale, il processo decisionale per la scelta delle infrastrutture di trasporto, le alternative progettuali e il sistema dei collegamenti alle reti stradali e ferroviarie, le valutazioni preliminari ed approfondimenti necessari per i sistemi di attraversamento stabile dello Stretto di Messina.

L'analisi offre dati e informazioni interessanti su quello che oggi è il mercato del trasporto marittimo di merci e persone che riguarda i collegamenti fra la Sicilia e il resto d'Italia. Il paragrafo dedicato alla "domanda di passeggeri e merci e servizi di trasporto di potenziale interesse del collegamento stabile dello Stretto di Messina" spiega ad esempio che la Sicilia, collegata con il continente europeo innanzitutto con una serie di servizi di navigazione effettuati in modalità Ro-Ro (roll-on/roll-off) per il trasporto di passeggeri, auto, mezzi pesanti e semirimorchi, mostra i seguenti numeri in termini di domanda (trasporto di mezzi pesanti per via marittima, con esclusione dell'attraversamento dello Stretto): "Nel 2019 sono stati trasportati 624.246 mezzi pesanti, in prevalenza verso la Campania (276.290) e la Liguria (173.682). I collegamenti con i porti della Campania costituiscono una quota rilevante (44%) del totale e mostrano quindi che un collegamento stabile attraver-

so lo Stretto potrebbe servire, almeno in parte, questo segmento di traffico".

A proposito invece dei collegamenti marittimi di attraversamento dello Stretto (ripartite prevalentemente tra i porti di Villa S. Giovanni e Reggio Calabria per quanto riguarda la sponda continentale e fra i porti di Messina e Tremestieri per la Sicilia) i servizi offerti dai diversi operatori marittimi consentono di erogare quasi 100 mila corse/anno garantendo l'attraversamento di passeggeri, veicoli privati, veicoli merci e carri ferroviari. Sono cinque le compagnie di navigazione che attualmente effettuano servizi di cabotaggio marittimo sullo stretto di Messina: Blu Jet, Meridiano Lines, Blufferries, Rfi e Caronte & Tourist.

"Complessivamente i servizi oggi offerti con un tempo di navigazione di 20-30 minuti, oltre al per tempo di accesso, attesa e uscita dai terminali di trasporto nonché di rottura di carico, consentono il transito annuo di oltre 10 milioni di passeggeri, circa 1,8 milioni di automobili, circa 800.000 veicoli merci pesanti (camion), oltre 5 milioni di tonnellate di merci e 60 mila carri ferroviari" si legge nel documento.

Sommando i flussi di traffico per rotta di attraversamento, come evidenziato nella tabella successiva, si rileva che il collegamento Messina - Villa San Giovanni è di gran lunga il più utilizzato dai passeggeri e dai veicoli leggeri, mentre i veicoli pesanti si distribuiscono tra Messina e Tremestieri, anche per l'orientamento della amministrazione di Messina a deviare il traffico pesante fuori dalla città. La rotta Messina - Reggio Calabria, servita in prevalenza da mezzi veloci è al servizio per lo più del traffico locale.

L'esito delle analisi condotte ha permesso di definire alcune delle principali criticità che oggi interessano i terminali di trasporto e i



servizi di collegamento dinamico dello Stretto di Messina, tra cui vengono segnalata anche la bassa qualità dei terminali passeggeri (pre-imbarco, imbarco, bigliettazione); l'inadeguatezza numero/qualità degli approdi (che non permette reale competizione nel mercato di più operatori marittimi); la vetustà del naviglio (soprattutto per trasbordo treni).

Sulla base delle criticità rilevate sono state individuate, congiuntamente con gli Enti e gli operatori direttamente coinvolti (es. RFI, Trenitalia, BluJet, Autorità del Sistema Portuale-AdSP, ANAS), alcune iniziative da implementare nel breve periodo e che, congiuntamente con gli interventi ad oggi previsti e/o programmati costituiscono lo "scenario di riferimento" ovvero lo scenario con cui il progetto di fattibilità del ponte sullo Stretto dovrà confrontare le differenti ipotesi progettuali al fine di valutare gli impatti prodotti. Gli interventi individuati riguarderanno: gli approdi, le stazioni ferroviarie e marittime, i servizi di trasporto (naviglio e materiale rotabile), le infrastrutture stradali di accesso ai porti e specifici progetti volti alla promozione della sostenibilità e alla transizione energetica.

Parallelamente un progetto proposto dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto prevede il potenziamento e la riqualificazione degli approdi e delle stazioni marittime composto da: creazione terzo scivolo approdo di Messina-Tremestieri; riorganizzazione ormeggi, stazione marittima e integrazione con Stazione RFI nel Porto di Messina; nuovi ormeggi e stazione marittima nel Porto di Villa San Giovanni.

Per quanto riguarda il naviglio, dal documento si apprende che, sempre il progetto proposto da RFI, Trenitalia e BluJet, prevede una sua riqualificazione per il trasbordo ferroviario tramite: la riqualificazione e ibridazione della nave Messina (in esercizio dal 2013); consegna della nuova nave Iginia (settembre 2021), che sostituirà la nave Villa (in esercizio dal 1983); acquisto nuova nave entro il 2025, al fine di convertire l'attuale nave Scilla come riserva del naviglio. Oltre al nuovo naviglio, si prevede la realizzazione di

infrastrutture a terra dedicate per i sistemi di alimentazione elettrica delle navi. Per quanto riguarda la riqualificazione del naviglio veloce passeggeri, si ipotizza il rinnovo della flotta con l'acquisto di tre mezzi navali di nuova generazione a propulsione GNL/Elettrica con eventuale ricorso a propulsione dual-fuel Diesel, anche al fine di ridurre sensibilmente le emissioni di gas serra in atmosfera.

Nelle conclusioni della ricerca incaricata del Ministero dei trasporti si legge: "Il Gruppo di Lavoro ritiene che sussistano profonde motivazioni per realizzare un sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina, anche in presenza del previsto potenziamento/riqualificazione dei collegamenti marittimi (collegamento dinamico), pur necessario in relazione ai tempi per la realizzazione di un collegamento stabile". Poi ancora si legge: "Gli elementi emersi nel corso del lavoro svolto inducono il GdL a suggerire che la valutazione formale della utilità del sistema dei collegamenti andrà definita al termine di un processo decisionale che preveda inizialmente la redazione di un progetto di fattibilità tecnico-economica, ovvero la redazione del documento di fattibilità delle diverse soluzioni tecniche possibili, da sottoporre ad un successivo dibattito pubblico".

Infine "il Gruppo di lavoro ritiene più efficiente finanziare il sistema di attraversamento interamente e trasparentemente a carico della finanza pubblica, anche in relazione ai benefici diffusi che l'opera ha sull'intero Paese". A proposito di quale sia la soluzione migliore per collegare le due sponde dello Stretto di Messina, gli estensori del rapporto ritengono "che la soluzione aerea a più campate sia potenzialmente più conveniente di quella a campata unica. Il GdL ritiene di sconsigliare le soluzioni dei tunnel subalveo e in alveo soprattutto per l'elevato rischio sismico ad esse collegato e per la mole di indagini geologiche, geotecniche e fluidodinamiche necessarie per verificarne la fattibilità tecnica, ma anche per l'eccessiva lunghezza necessaria per il tunnel subalveo e la presumibile durata degli approfondimenti necessari per la nuova soluzione del tunnel in alveo, per la quale mancano riferimenti ed esperienze". ■



Moby: “Niente più cruise ferry, i traghetti del futuro per noi sono ro-pax flessibili”

Articolo del 19 Novembre 2020

Nei prossimi anni le navi su cui il gruppo Moby scommetterà con maggiore convinzione sono i ro-pax in grado di garantire massima flessibilità d'impiego e trasporto durante tutto l'anno.

La strategia di sviluppo della balena blu da un punto di vista operativo è stata raccontata dall'amministratore delegato, Achille Onorato, in occasione di un webinar organizzato da Ferry Shipping News.

“Quello che stiamo facendo in Moby è introdurre nuovo tonnellaggio al fine di migliorare l'efficienza operativa e la redditività delle navi. Oggi abbiamo necessità di ammodernare la nostra flotta secondo le nuove normative ambientale dei prossimi anni ma abbiamo bisogno anche di avere navi più flessibili” ha spiegato Onorato. Più nello specifico ha parlato ad esempio di “maggiore adattabilità degli spazi comuni”, ma anche di “navi più flessibili per impieghi differenti nella stagione invernale e in quella estiva, così come su rotte diverse”.

Come noto Moby sta “rinnovando la flotta dismettendo le unità più vecchie e introducendo navi più grandi per massimizzare l'efficienza operativa e la redditività” ha proseguito dicendo il giovane manager. Che più nel dettaglio ha precisato: “Oggi sulla Livorno – Olbia, la linea più importante per il nostro gruppo, impieghiamo quattro navi (due ro-ro e due ro-pax che viaggiano in entrambe le direzioni partendo simultaneamente). Su quel servizio impiegheremo le due nuove navi in costruzione al cantiere cinese Gsi al posto delle quattro necessarie attualmente”.

Secondo Onorato “nel mercato del Mediterraneo i cruise ferry sono le navi giuste solo per un limitato periodo dell'anno (un paio

di mesi d'estate), mentre le navi full ro-ro sono adatte solo ad alcune rotte, non tutte. Vediamo perciò che le navi con il giusto mix fra capacità passeggeri e ro-ro cargo rappresentano il futuro”. La parola d'ordine è, come detto, flessibilità.

Commentando le caratteristiche del mercato locale dei traghetti, il numero uno di Moby ha così proseguito: “Ogni rotta che serviamo ha un tipo di clientela differente, più ci si sposta a nord e più sono sofisticate; mentre spostandosi verso sud la clientela è più orientata al prezzo, alla tariffa”. Ecco perché la compagnia vuole navi in grado di soddisfare una domanda differente a seconda della rotta in cui viene impiegata. Sempre meno cruise ferry e sempre più navi per accogliere passeggeri con auto al seguito. “Il mercato italiano è diverso dal resto d'Europa” ha aggiunto Onorato. “Storicamente abbiamo avuto soprattutto clientela domestica, il 70% dei nostri passeggeri è italiano e sulle isole i viaggiatori ci vanno con la propria auto perché conviene. Il punto chiave sta nel progetto delle navi, con la possibilità di mantenere separati a bordo il carico rotabile dalle auto e avere quindi garage fra loro indipendenti”.

Questa la conclusione a proposito di quale insegnamento la compagnia abbia ottenuto dall'emergenza pandemica: “Quello che noi abbiamo appreso durante il Covid è che la nave, così come la propria auto, sono due fra i migliori mezzi migliori per viaggiare in sicurezza. Per noi il bilancio finale è: nessun passeggero si è contagiato a bordo delle navi e abbiamo avuto solo pochi casi fra i marittimi, che comunque sono stati prontamente isolati e trasferiti limitando il rischio di diffusione del virus fra gli altri lavoratori”. ■



VENICE RO-PORT MoS

Venice Ro Port MoS, Terminal Autostrade del Mare, è il più recente porto commerciale di Venezia, dotato di moderne infrastrutture e di 4 banchine, dalla lunghezza massima 300 metri, due delle quali nuove saranno operative nel corso dell'estate 2021.



Dal 2014, anno di inizio delle attività terminalistiche, ci siamo specializzati come terminal Ro-Ro, Ro-Pax e Car Carrier sfruttando le favorevoli caratteristiche logistiche che ci hanno consentito in breve tempo di affermarci come il principale Terminal veneziano in particolare per il traffico Ro-Ro e Car Carrier.

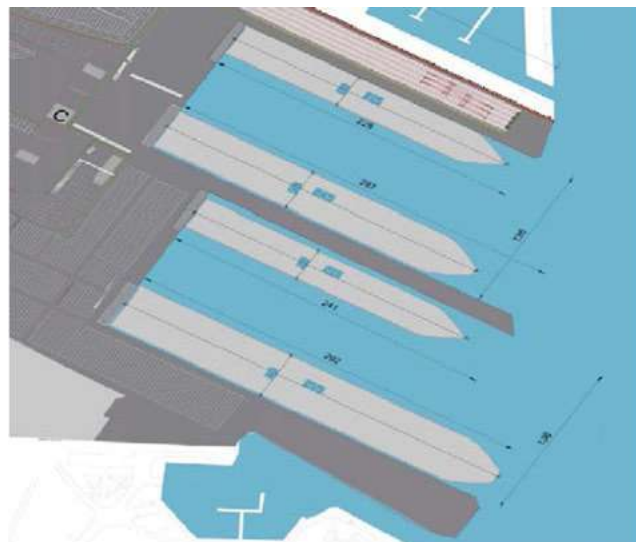
280.000mq di retroporto, 2.000mq di uffici, 2.400mq di magazzini coperti, ci consentono di gestire importanti volumi di rotabili in ingresso ed in uscita grazie anche alla nostra operatività che ci vede attivi 24H con accesso sorvegliato esclusivo In/Out, con l'intera area del Terminal videosorvegliata in permanenza per garantire la sicurezza dei mezzi presenti nei nostri piazzali.



La dotazione di mezzi operativi è completa e comprende tra l'altro Tug Masters, Heavy Fork Lift dedicato alle navi Ro-Ro, Fork Lifts oltre alla possibilità di movimentazione di carichi eccezionali.

L'intermodalità è servita da 4 binari ferroviari interni al Terminal, ciascuno con lunghezza massima di 700 metri. La dotazione prevede tutti i mezzi operativi (Reach Stackers, rampe mobili, ...) per garantire scarico/carico di semirimorchi, container, vagoni car carrier.

Il Terminal è in grado di garantire una elevata capacità di gestione del traffico intermodale integrato sia via mare che via terra.



Anche il Car Carrier vede protagonista Venice Ro Port MoS con servizi e strutture dedicate per gestire i flussi In/Out di veicoli, via mare, terra, treno.

Stoccaggio, PDI, personalizzazione veicoli, lavaggio, ricarica batterie, sono alcune delle operazioni dedicate ed eseguite dal Terminal per i suoi clienti.



La vocazione e l'attrazione turistica di Venezia conferiscono a Venice Ro Port MoS un ruolo di tutto rilievo nel traffico Ro-Pax adriatico e mediterraneo.

Biglietteria, sala passeggeri, flussi passeggeri separati dalle attività merci, particolari procedure di controllo e sicurezza dedicate per il traffico Ro-Pax connotano la capacità del Terminal di presentarsi come sbocco di tutto interesse per sfruttare le possibilità di visitare Venezia.

Venice Ro Port MoS è il nodo strategico di sbocco del Nord-Est italiano, importante piattaforma di collegamento per i traffici marittimi che dal Mediterraneo orientale transitano per il Nord Adriatico, parte dei principali corridoi Trans Europei, in particolare con Europa del Nord e dell'Est per l'intera filiera mare/gomma/treno.

VENICE RO-PORT MoS

www.veniceroport.eu

Contatto: Walter Rosada

e-mail: walter.rosada@venice-ro-port.com

Mob.: +39 338 7180050, Ufficio: +39 041 5478628

Grimaldi: “In vista consolidamento, più trailer e un business passeggeri diverso”

Articolo del 4 Maggio 2021



Come la pandemia di Covid-19 ha stravolto e quale sarà il futuro del mercato dei traghetti? A questi interrogativi ha cercato di dare risposta, in occasione di un webinar organizzato da Ferry Shipping News, il Gruppo Grimaldi di Napoli intervenuto tramite il suo direttore delle relazioni esterne Paul Kyprianou.

“Negli ultimi 12 mesi abbiamo vissuto un periodo non facile, soprattutto per il comparto delle merci. Ora vediamo che probabilmente se ne sta venendo fuori. Assistiamo a una graduale ripresa del traffico merci anche se ci sono reazioni e andamenti differenti all’interno del mercato dei traghetti fra l’attività passeggeri e quella cargo” ha esordito il manager di origini greche.

Per quanto riguarda il business delle merci “ora le cose sono tornate praticamente alla normalità” mentre “per il trasporto delle persone lo scenario è ancora complicato, ci vorrà del tempo” ha aggiunto Kyprianou. Che poi ha raccontato come l’anno scorso il gruppo partenopeo sia riuscito a trasportare molti passeggeri nonostante le restrizioni imposte ma quest’anno si arriva alla stagione estiva con ancora molti interrogativi. “Quello che prevediamo per il trasporto passeggeri – ha proseguito – è una progressiva ripresa anche se sarà, secondo il nostro punto d’osservazione, un mercato dominato da spostamenti soprattutto domestici. Quindi italiani che viaggiano verso le isole italiane (Sardegna e Sicilia), i greci che andranno nelle isole greche, ecc. Un po’ di turisti internazionali ci saranno ma dipenderà da quante e quali regole saranno indicate per i viaggi e quindi chi potrà spostarsi. In ogni caso il numero di viaggiatori stranieri non tornerà ai livelli del 2019 per ora, ci vorrà del tempo”.

Quello che Grimaldi Group tiene a evidenziare (lo aveva già fatto recentemente in varie occasioni l’amministratore delegato Emanuele Grimaldi) è l’approccio con cui alcuni paesi hanno affrontato le criticità innescate dalla pandemia sulle compagnie di navigazione. “Alcune nazioni hanno deciso di dare supporto ad alcuni operatori che già erano in difficoltà com’è successo in Finlandia e in altri paesi; ogni nazione ha un suo modo di assegnare risorse finanziarie per soccorrere vettori marittimi” sono state le parole di Kyprianou. Che poi ha sottolineato come “in certi casi questi sussidi abbiano distorto la concorrenza perché non sono stati erogati in egual modo a tutti i player sul mercato ma favorendo quelli che erano in maggiore difficoltà e in automatico altre aziende sono state per questo penalizzate. In Grecia

lo Stato ha dato soldi alle compagnie a seconda del numero di rotte servite, al numero di navi impiegate, ecc. e quindi più o meno tutti gli operatori hanno beneficiato del supporto pubblico”.

Guardando al futuro l’interrogativo principale è però che effetti avrà sul mercato dei traghetti questa pandemia? Questa la risposta del direttore relazioni esterne di Grimaldi Group: “Sappiamo che i player che hanno sofferto maggiormente sono stati quelli più orientati al trasporto passeggeri rispetto a quelli invece maggiormente attivi nel trasporto merci. Chi normalmente attendeva il periodo estivo per massimizzare le proprie entrate ha sofferto di più rispetto a chi invece ha entrate mediamente costanti da gennaio a dicembre pur avendo dei picchi durante il periodo estivo grazie ai passeggeri. Quest’ultime sono le società che hanno accusato di meno il colpo”.

Proprio per queste ragioni “ci saranno probabilmente alcune compagnie che si stanno interrogando sulla convenienza o meno a rimanere così esposte al business passeggeri o sull’opportunità di un maggiore riequilibrio nel trasporto merci. Quindi, guardando al futuro, sarà meglio puntare su navi che hanno maggiore capacità per ospitare a bordo passeggeri o merci? Queste sono scelte che potranno modificare il concetto di nuove navi da realizzarsi nel futuro”.

Altro tema sollevato da Kyprianou sono le rotte domestiche e quelle internazionali: “Vedremo lo stesso volume di passeggeri a cui il mercato era arrivato due anni fa? O forse ci sarà un periodo di transizione che potrebbe durare 2/3 anni?”. Tornando poi a parlare di cargo ha precisato: “Probabilmente assisteremo a una maggiore ‘trailerizzazione’ e quindi a una quota maggiore di carichi rotabili non accompagnati che viaggeranno via nave rispetto invece al traffico accompagnato (quindi camion con autista a bordo, ndr). Il traffico non accompagnato ovviamente risolve ogni criticità legata al trasferimento delle persone anche in tempi di pandemia”.

Un’ultima riflessione è stata dedicata a una prossima nuova stagione di fusioni e acquisizioni nel settore dei traghetti a livello continentale: “Ci aspettiamo un significativo consolidamento di mercato che già era in atto negli ultimi anni ma che ora subirà una decisa accelerazione” ha concluso Kyprianou. Aggiungendo che “la pandemia ha indebolito alcune compagnie di navigazione e questo consolidamento lo vedremo certamente nel Mediterraneo ma non è escluso che possa avvenire anche nel Nord Europa”. ■

Navigazione Libera del Golfo: diversificazione in vista e una nuova ammiraglia in arrivo



Quante e quali sono le novità in arrivo per Navigazione Libera del Golfo nel prossimo futuro?

“Ci sono in primo luogo due novità che stiamo proponendo al mercato: al fianco delle nostre rotte abituali di trasporto passeggeri con unità veloci nel Golfo di Napoli e Salerno, con le isole Tremiti, le Pontine e le bocche di Bonifacio. La prima è l'aggiudicazione della gara per la continuità territoriale marittima triennale da Termoli con le isole Tremiti. Questo è il nostro primo contratto di questo tipo e ciò, per tre anni, ci farà prendere più familiarità con le strutture amministrative statali e potrebbe, se l'esperienza si rivelerà positiva, un domani farci crescere in questo settore del Tpl (trasporto pubblico locale). Per noi che operiamo dovunque e da sempre in regime di libero mercato, sarà certamente una novità tutta da scoprire.”

La seconda novità?

“Stiamo entrando nel mercato turistico ricreativo nel Golfo di Napoli avendo completamente ricostruito un traghetto storico, costruito nel 1956, e trasformato in una nave praticamente nuova concepita per eventi e mini crociere di alta gamma: il motor yacht Patrizia. Pensiamo che questo mercato possa svilupparsi bene e non escludiamo investimenti aggiuntivi in questo settore negli anni a venire.”

Prima di quest'ultimo quali erano stati gli investimenti avviati della compagnia?

“Entro fine Giugno dovremmo prendere in consegna il Jumbo Jet, un hi speed craft da 700 passeggeri che arriva a una velocità di 28 nodi a pieno carico. L'imbarcazione è stata costruita in Italia, presso i Cantieri Navali Vittoria di Adria (Rovigo) e, anche se ha avuto dei ritardi nella consegna, la si può definire l'unica nave nuova di questo tipo, concepita e costruita negli ultimi anni da qualsiasi armatore nel nostro comparto.”

Sarà l'unica new entry?

“A questa nave si dovrà aggiungere un altro mezzo da utilizzare nella tratta Tpl fra Termoli e le Tremiti ma questo sarà reperito sul mercato dell'usato visto che le caratteristiche necessarie includono il trasporto auto e mezzi. L'unità è già stata identificata e sarà disponibile quando si renderà necessario.”

La pandemia di Covid-19 se e come vi ha costretto a modificare la gestione operativa delle linee?

“Certamente la pandemia ha avuto un impatto devastante nel nostro settore; sia nel 2020 che fino ad oggi nel 2021, le perdite di fatturato sono state notevoli e quindi le linee aperte nel periodo invernale sono state fortemente ridotte. Desidero segnalare che, ad oggi, il nostro settore non ha avuto nessun ristoro concreto da parte dello Stato, nonostante ad agosto 2020 fossero state inserite due norme a sostegno del nostro comparto ma che finora non hanno prodotto nulla perché mancano ancora i decreti attuativi da parte dell'amministrazione dopo quasi 10 mesi. Un qualcosa che lascia allibiti e che per me che ho passato tutta la mia vita professionale fuori Italia è ancora più incomprensibile.”

C'è poi il tema della capacità passeggeri ridotta?

“L'altra nota dolente per il nostro comparto è proprio la riduzione della trasportabilità del 50%, norma che, logica e accettabile fino a un mese fa, ora deve essere rimodulata in virtù della campagna di vaccinazione in corso e il contemporaneo aumento dei passeggeri. La cosa è stata rappresentata alle autorità preposte e si attende una decisione a breve.”

Quali le aspettative di Nlg per la stagione 2021?

“Sostanzialmente si spera di fare meglio dello scorso anno ma ora è presto per dirlo, le riaperture di giugno sono sicuramente una buona notizia ma dobbiamo lavorare sodo tutti per risollevarci e riprendere la nostra attività con un minimo di prospettiva, sperando al contempo che le amministrazioni ministeriali facciano la loro parte.” ■

Caronte & Tourist: ampio rinnovo della flotta all'orizzonte

Che stagione estiva sarà la prossima e quali novità dovremo attenderci dalla vostra compagnia?

“La prossima stagione estiva sarà un banco di prova risolutivo per il Paese, non solo per lo shipping. Si misurerà infatti la capacità di reazione di territori duramente provati dalla pandemia tuttora in corso e Caronte & Tourist si candida a essere il volano di una ripresa basata su un turismo di prossimità, sicuro a partire dal viaggio. La novità di quest'anno è che... non ci saranno novità; nel senso che nonostante la crisi riproporremo un modello di trasporto 'ordinariamente eccellente' e che prevedrà la possibilità di disdetta della prenotazione senza danno economico per il cliente.”



Possiamo riassumere gli ultimi investimenti nel rinnovo della flotta?

“La ‘nuova Elio’ e altre due navi, da utilizzare nelle rotte delle Isole Minori e anch'esse ecocompatibili, sono in fase di commessa. Nei prossimi anni gran parte della flotta del gruppo sarà rinnovata. Ci pare una dimostrazione già evidente della solidità di C&T e delle prospettive di sviluppo su cui la sfida del futuro è già parte del nostro presente.”

Come l'emergenza pandemica dell'ultimo anno ha cambiato l'operatività della vostra compagnia?

“Il nostro servizio, in fase Covid, è stato ridotto per intervento istituzionale. In tempi in cui il liberismo è patrimonio di quasi tutto l'arco costituzionale, abbiamo patito una limitazione del mercato per decretazione pubblica. La nostra priorità, comunque, è stata quella di garantire la continuità di un servizio che assicura la continuità territoriale a comunità già sfiancate dalla propria insularità. E lo abbiamo fatto stressando le turnazioni dei nostri marittimi, preoccupandoci soprattutto della loro incolumità. Il ramo ingegneristico del Rina ci ha aiutato a implementare procedure di profilassi che sono spesso andate oltre il mero dettato dei vari D.P.C.M. La sicurezza è stata, e continua a essere, la nostra parola d'ordine.”

Vi aspettate per il 2021 risultati migliori dell'anno precedente?

“Se le promesse diventeranno premesse, la stagione estiva 2021 ripercorrerà i già buonissimi risultati di quella 2020, con la non trascurabile differenza di una campagna vaccinale più che a regime. Noi siamo prontissimi, certi che lo sarà tutto il sistema turismo della Sicilia e delle sue isole minori.” ■

HOME PORT OF GLOBAL MAJORS

The state of art facilities, accomplished team and high level of quality have always been our passion. The recognition we receive from our clients is our badge of honor.

As Besiktas Shipyard we are proud to be the most active ship repair yard of Europe and working with most respectable ship owners and ship managers all around the world.

www.besiktasshipyard.com

[f/besiktasshipyard](https://www.facebook.com/besiktasshipyard) [@/besiktasshipyard](https://www.instagram.com/besiktasshipyard) [in/besiktas-shipyard](https://www.linkedin.com/company/besiktas-shipyard)

Besiktas Shipyard

Blufferries si prepara ad accogliere la nuova nave Sikania



Quali novità proporrà Blufferries per la prossima stagione estiva?

“Blufferries manterrà lo stesso modello di esercizio adottato nel corso del 2020 in virtù degli ottimi risultati conseguiti nel corso dell'anno precedente nella stagione estiva, sia in termini di trasporto mezzi gommati pesanti sia leggeri. La novità principale sarà l'entrata in esercizio della nuova nave Sikania, gemella della nave Trinacria, che avverrà presumibilmente nel mese di agosto.”

Prossimi obiettivi della compagnia?

“Blufferries conta di consolidare il forte trend di crescita registrato nel corso del 2020 rispetto all'anno precedente, confermato anche dai risultati conseguiti nel primo quadrimestre 2021, relativamente al proprio core business (trasporto di mezzi gommati pesanti). L'investimento principale risiede nella realizzazione della nuova nave Sikania, il cui arrivo a Messina è previsto nel mese di giugno.”

Come e quali interventi la pandemia di Covid-19 vi ha costretto ad apportare nella gestione operativa delle linee?

“La pandemia da Covid-19 ha comportato la necessità di apportare alcune modifiche ai piani approvati dal Registro italiano navale (Rina) e, nello specifico, è stata ridotta la capacità di trasporto passeggeri di circa il 50%. Una modifica che non ha avuto impatti in termini di capacità di carico e quindi di fatturato in quanto Blufferries effettua esclusivamente trasporto di mezzi gommati e non passeggeri in virtù delle rotte servite sul porto commerciale di Tremestieri.”

In termini di rotte e di offerta commerciale, a esclusione del mese di aprile, il 2020 ha visto una conferma delle rotte servite rispetto all'anno precedente, ma nel contempo un aumento dell'offerta commerciale, spinta dalla forte crescita registrata di mezzi gommati pesanti trasportati, che ha consentito di chiudere l'esercizio 2020 con tutti gli indici di redditività in forte aumento rispetto all'anno precedente.”

Quali aspettative avete per il 2021 rispetto al 2020?

“Si prevede un'ulteriore crescita dei mezzi gommati pesanti trasportati, e un lieve aumento dei mezzi leggeri.” ■



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION
ASSOPORTI

ITALIAN PORTS ASSOCIATION
Via dell'Arco de' Ginnasi, 6
00186 Rome - ITALY
Phone: +39 06 6876193
email: info@assoporti.it
web site: www.assoporti.it

Liberty lines: frequenza delle linee aumentata per sopperire alla limitazione della capacità passeggeri

Presidente Forino cosa aspettarsi dalla vostra compagnia per questa imminente stagione estiva?

“Per l'estate 2021 Liberty Lines non prevede sostanziali novità dal punto di vista dell'offerta, si punta su una decisa ripresa dei collegamenti fra la Sicilia e le isole minori (Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria) che costituiscono il core business della compagnia.

Sono state siglate due partnership commerciali, la prima con l'operatore spagnolo Civitatis per l'offerta di escursioni e tour guidati, la seconda con la compagnia aerea Tayan Jet per la vendita di pacchetti integrati 'volo + aliscafo'.

I collegamenti stagionali sulle linee marittime fra Trieste e Slovenia e Croazia sono stati rimandati al 2022 per decisione della Regione Friuli Venezia-Giulia.”

Avete in cantiere nuovi investimenti?

“Al momento non sono previsti investimenti sulla flotta, che potendo contare su 30 mezzi navali, tutti di proprietà, fra aliscafi, catamarani e monocalcarena è assolutamente adeguata a garantire in modo efficiente l'operatività su tutte le rotte gestite.”

Dott. Montalbano come e quali cambiamenti nella gestione operativa ha imposto a Liberty Lines la pandemia di Covid-19?

“Liberty Lines ha dovuto naturalmente rispettare la normativa nazionale che indicava nel 50% la percentuale massima di riempimento dei posti disponibili sui propri mezzi navali. Al progressivo recesso della pandemia, con il conseguente ripristino di maggiori libertà di spostamento per la cittadinanza, non è corrisposto un allentamento di queste restrizioni pertanto la compagnia, all'apertura della stagione turistica, ha deciso di aumentare la propria offerta, aggiungendo corse straordinarie sulle rotte verso le isole Eolie ed Egadi anche per venire incontro alle esigenze di residenti, operatori e utenti.”

Prevedete numeri in crescita per il 2021 rispetto al 2020?

“Ci auguriamo che la stagione estiva appena iniziata segni un progressivo ritorno alla normalità, di cui tutti abbiamo bisogno. La mission di Liberty Lines resta quella di servire al meglio i territori in cui opera, mettendo a disposizione l'esperienza e il know how maturati in tanti anni di servizio. Sicurezza, qualità e sostenibilità sono alcuni dei pilastri della politica aziendale che la società sta portando avanti da diverso tempo, con convinzione.” ■



Grandi Navi Veloci: nuove navi e nuove linee in Italia e in Spagna

Grandi Navi Veloci quali novità propone in Italia e all'estero quest'anno?

"Gnv ha annunciato recentemente l'apertura di cinque nuove linee nel mercato spagnolo, con collegamenti giornalieri da e per i porti di Barcellona, Valencia, Ibiza e Palma di Maiorca; a luglio, come annunciato lo scorso anno, la compagnia opererà la linea Civitavecchia-Olbia, che andrà a rafforzare l'offerta per la Sardegna."

Un riepilogo degli ultimi investimenti e progetti avviati della compagnia?

"Gnv ha ampliato recentemente la propria flotta con l'arrivo di quattro nuove unità: la compagnia ha annunciato nei mesi scorsi l'arrivo delle unità Gnv Aries e Gnv Antares, che insieme all'entrata in flotta di Gnv Sealand, costruita nel 2009 presso i Cantieri Visentini, e di Gnv Bridge, una unità di nuova costruzione realizzata presso i Cantieri Visentini, porta la flotta di Gnv a 19 navi."

Come la vostra compagnia è intervenuta dal punto di vista operativo per affrontare i mesi di pandemia?

"Gnv ha rivisitato l'offerta sia in termini di capacità che in termini di flussi organizzativi e grazie agli ampi spazi di bordo è stata in grado di offrire le condizioni ideali per il pieno rispetto del distanziamento sociale. A maggio 2020 la Compagnia ha presentato la Carta dei Servizi di sicurezza per garantire sicurezza e comfort ai passeggeri: nello stilare la Carta dei Servizi lo staff di ingegneri e tecnici di Gnv ha potuto replicare su tutti i traghetti della flotta l'esperienza unica acquisita con il progetto 'nave-ospedale' di Genova per l'emergenza Covid-19, allestita su specifiche indicazioni delle autorità sanitarie."

Con la Carta dei Servizi sono state adottate modalità di sicurezza specifiche per ogni fase di viaggio, a partire dall'obbligo tassativo di indossare la mascherina, mantenere il distanziamento sociale, lo screening della temperatura in fase di check in e imbarco.

A bordo, i flussi organizzativi della nave sono stati ridisegnati in modo da non creare assembramenti, grazie a percorsi specifici di accesso e di uscita nelle aree di bordo, ripensate in funzione della massima attenzione al distanziamento sociale.

Una speciale attenzione è stata prestata all'impianto di areazione, che è stato riprogettato per privilegiare l'aria diretta dall'esterno e garantire il più efficace livello di purificazione, grazie all'installazione di filtri HEPA, utilizzati in ambienti ospedalieri.

A giugno 2020 GNV è stata la prima compagnia nel settore dei traghetti a ricevere la Biosafety Trust Certification di Rina."

Quali sono le aspettative della vostra compagnia per la stagione estiva 2021 rispetto al 2020?

"Nonostante le difficoltà derivanti dalla pandemia globale, GNV ha continuato gli investimenti in termini di miglioramento del servizio e incremento della capacità, con un'ulteriore ottimizzazione del network di rotte: oggi GNV ha una flotta di 19 navi, opera 26 linee in 7 Paesi e collega 18 porti nel Mediterraneo. La Compagnia guarda con attenzione ai segnali positivi connessi alle azioni messe in atto per garantire nuovamente una sicura e libera circolazione delle persone." ■

MISTRAL
MARINE SOLUTIONS

Your needs, Our priority

TradeNet
#240561

Tel: +41 91 9702494
info@mistralsuisse.ch - www.mistralmarinesolutions.com

CARGO CRUISE NAVY YACHT

Blu Navy raddoppia la flotta fra Piombino e l'Elba

Partiamo dalle prossime mosse della vostra compagnia: quali le novità principali per la stagione estiva 2021?

“Rispetto allo scorso anno nel 2021 la grande novità riguarda il potenziamento dell'offerta e quindi delle corse da e per l'isola dell'Elba. Di fatto abbiamo introdotto una seconda nave che collegherà Piombino con l'Isola d'Elba a partire dal 28 Maggio aumentando a 8 il numero delle partenze giornaliere da entrambi i porti.

Questo è un progetto su cui lavoravamo da tantissimo tempo, è sempre stato il nostro sogno nel cassetto e oggi siamo felici di vederlo realizzato proprio in un periodo storico particolare. Ci sembra infatti di accompagnare l'uscita da un lungo tunnel che ci porta a credere nella crescita anche in tempi così difficili e non abbiamo intenzione di perdere questa occasione.”

Prossimo progetti e investimenti?

“Continuiamo a puntare sulla sicurezza e la garanzia di qualità del viaggio a bordo per i nostri passeggeri impegnandoci affinché viaggiare in sicurezza senza rinunciare al confort sia possibile, e lo si può fare anche a un prezzo competitivo.

Il nostro traghetto Acciarello, così come la seconda nave, la Tremestieri, impiegate sulla linea sono infatti dotate di un car-deck superiore scoperto, dove chi lo desidera può ancora oggi effettuare la traversata rimanendo a bordo del proprio veicolo, senza avere contatti con altri passeggeri. Siamo gli unici in grado di riuscire a fornire questo servizio nei collegamenti marittimi con l'Isola d'Elba.

Ovviamente siamo anche concentrati su progetti di potenziamento e innovazione tecnologica. Crediamo infatti fortemente che la trasformazione digitale del settore del turismo, oltretutto già in corso prima del 2020, possano rappresentare una buona opportunità di investimento.”

Quali cambiamenti operativi la pandemia di Covid-19 ha comportato per Blu Navy?

“La pandemia ha avuto sicuramente un grosso impatto sul settore dei trasporti, che ha infatti subito una forte contrazione, ineluttabile viste le misure di contenimento adottate a tutela della salute di tutti. Abbiamo tutti dovuto imparare qualcosa, anche a cambiare ciò che pensavamo non potesse cambiare mai.

Per questo, durante la prima fase, che potremmo individuare nel periodo marzo/luglio, abbiamo attivato le tutele necessarie a garantire la sicurezza del nostro personale, in servizio e non, oltre che dei nostri passeggeri. Abbiamo per questo ridefinito i turni di lavoro, limitando l'accesso alle biglietterie sociali e, di concerto con l'autorità di sistema, abbiamo rimodulato le corse nell'ambito di un'opera di razionalizzazione. Ove possibile, al nostro personale, è stata richiesta la modalità di lavoro in smart-working.

Il settore dei trasporti però non si è fermato e anche noi abbiamo provato a dare il nostro contributo garantendo servizio, sicurezza e continuità di collegamento verso la meravigliosa isola d'Elba.

Nei mesi estivi, con la ripartenza dei flussi turistici e l'alleggerimento delle misure di contenimento, abbiamo mantenuto i protocolli di sicurezza, ma potenziato il numero delle corse e del personale in servizio, determinante nella gestione ottimale del flusso passeggeri che si è registrato ad agosto.”

Quali sono le vostre previsioni per la stagione 2021?

“C'è tanta voglia di ripartire e nonostante il protrarsi del periodo pandemico anche in questi primi mesi dell'anno, vediamo infatti ogni giorno la richiesta aumentare. Le riaperture progressive per la ripresa del turismo e delle richieste hanno dato un impulso alle prenotazioni che fanno diventare confortante le aspettative su questa stagione estiva.” ■



Grimaldi Lines: dal mercato arrivano segnali positivi sulle prenotazioni

Con le previsioni di un turismo più locale come Grimaldi Lines ha modificato la propria offerta?

“La stagione estiva presenta quest’anno alcune importanti novità sulla destinazione Sardegna, in termini sia di rotte che di navi. Negli ultimi mesi del 2020 abbiamo avviato le nuove linee passeggeri e merci che collegano l’Italia meridionale al sud dell’isola, con tre partenze alla settimana per Cagliari dai porti di Salerno e Palermo e viceversa.

Sul fronte della flotta cresce la tratta Livorno-Olbia, dove nei primi mesi del 2021 sono state posizionate le navi gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa: grazie a queste nuove unità, la nostra compagnia ha notevolmente incrementato la sua capacità di trasporto passeggeri, veicoli e merci su questa linea, potendo accogliere per ogni viaggio effettuato fino a 2.850 passeggeri e numerosi veicoli in oltre 2.000 metri lineari di garage.”

Quali invece gli ultimi investimenti e progetti avviati da Grimaldi?

“Recentemente il Gruppo Grimaldi ha avviato il suo ingresso nel mercato dei collegamenti marittimi interni alla Spagna. Nel mese di aprile ha infatti concluso un accordo preliminare con Armas Trasmediterranea Group per l’acquisto di cinque navi ro-pax, di due terminal portuali a Valencia e Barcellona e dei diritti di operare tra la Spagna Continentale e le isole Baleari per il trasporto di passeggeri e merci, sulle rotte marittime Barcellona – Mahon (Minorca), Barcellona – Palma de Mallorca, Barcellona – Ibiza, Valencia – Mahon, Valencia – Palma de Mallorca e Valencia – Ibiza e viceversa.”

Quali interventi nella gestione operativa delle navi si sono resi necessari nei mesi passati?

“L’emergenza sanitaria e la necessità di contenere la diffusione del virus ci hanno indotti a un’attenzione massima e puntuale verso le disposizioni di legge in tema di frequenti sanificazioni degli ambienti, controllo sull’utilizzo corretto della mascherina e applicazione del distanziamento, laddove da noi gestibile. Da oltre un anno viaggiamo responsabilizzando il personale di bordo e ricordando costantemente agli ospiti il rispetto delle norme di sicurezza a bordo delle nostre navi, senza far mancare lo spirito di accoglienza e la qualità del servizio che ci contraddistinguono.

I passeggeri che viaggiano con Grimaldi Lines, oltre a essere sottoposti alla misurazione della temperatura al momento dell’imbarco, ricevono gratuitamente un kit di mascherina e guanti da indossare durante la navigazione. L’accesso ai ristoranti e ai bar è sempre contingentato e gli spazi pubblici e le cabine sono sottoposti ad una regolare e profonda sanificazione.

Quali le previsioni per la stagione estiva 2021 rispetto al 2020?

“Sembra che il rischio ragionato delle riaperture graduali e la progressione della campagna vaccinale stiano dando i risultati sperati e anche favorendo la ripresa del settore turistico. Il mercato sta riacquistando fiducia e l’andamento delle prenotazioni dà segnali positivi, soprattutto per quanto riguarda Sardegna e Sicilia, che sono le nostre destinazioni italiane. Nell’ottica della ripartenza, in cui l’ottimismo sfida l’incertezza, penso sia fondamentale proporre all’utenza non solo tariffe e promozioni speciali per ogni esigenza, ma anche l’opportunità di cancellare e modificare entro una certa data il proprio viaggio senza spese.” ■





COLUMBIA
SHIPMANAGEMENT
ITALY S.R.L



FOCUSED ON EXCELLENCE

Discover our innovative and complete range of maritime services at:

www.columbia-shipmanagement.com

Cyprus | Germany | Singapore | China | Italy | Greece | Norway | Saudi Arabia



Moby e Tirrenia Cin: il trend delle prenotazioni cresce di pari passo con l'allentamento della pandemia

Che estate sarà la prossima per Moby e Tirrenia in termini di offerta di trasporto passeggeri?

“Dal 20 maggio abbiamo rafforzato l'offerta di rotte e collegamenti, oltre a quelle già previste dal network delle destinazioni raggiunte quotidianamente dalle compagnie del gruppo Onorato Armatori. Fino al 3 ottobre riparte la Genova-Olbia che offre la possibilità di viaggiare di notte ‘guadagnando’ un ulteriore giorno di vacanza sia all'andata che al ritorno. Dal 14 luglio all'11 settembre la linea sarà ulteriormente potenziata con l'inserimento di un'altra nave e ampia libertà di scelta fra chi preferisce la traversata diurna o quella notturna. Scelta che sarà proposta in alta stagione anche sulla Genova-Porto Torres. Da sabato 22 maggio è ripartita invece la Livorno-Bastia con partenze diurne sia all'andata che al ritorno fino al 30 settembre. Fino al 19 settembre è tornata anche una proposta che la scorsa stagione ha registrato uno straordinario successo fra i passeggeri: la Genova-Bastia in sole cinque ore di viaggio con traversata diurna sulle navi ammiraglie della flotta Moby Aki e Moby Wonder.”

Riepiloghiamo gli ultimi investimenti del gruppo e le relative novità?

“La compagnia ha ordinato la costruzione di due nuovi traghetti presso i cantieri cinesi GSI di Guangzhou. Dopo la consegna saranno impiegati nelle rotte tra la Sardegna e la Penisola. Il primo traghetto atteso per il 2022 sarà il Moby Fantasy, un ro-pax destinato a rivoluzionare il concetto stesso di traghetto, con arredi, dotazioni e cabine più simili a quelle di una nave da crociera. Entrambi i traghetti saranno all'avanguardia anche dal punto di vista ambientale grazie a una serie di dotazioni che permetteranno di abbattere le emissioni senza sacrificare in alcun modo le prestazioni, tra cui scrubber di ultima generazione e la possibilità di passare dall'alimentazione tradizionale a quella a gas naturale liquefatto. Si tratta di due imbarcazioni gemelle da 237 metri di lunghezza per 32 di larghezza e una stazza di 69.500 tonnellate, per trasportare fino a 2.500 passeggeri e 1.300 automobili, con 550 cabine tutte con standard da nave da crociera. Con quasi 4.000 metri lineari di spazio di carico, le navi saranno dotate anche di un sistema innovativo di carico, con un portellone centrale che consentirà l'accesso diretto al garage principale e due portelloni laterali che consentiranno di accedere ai ponti superiori razionalizzando e sveltendo le operazioni di imbarco.”

Con quali azioni il vostro gruppo ha affrontato le criticità operative imposte dall'emergenza Covid-19?

“Le nostre navi non si sono mai fermate, anche nei momenti più duri della pandemia, dando continuità ai collegamenti, soprattutto dal punto di vista logistico. Per poter fare questo abbiamo messo in campo una serie di misure di contrasto alla diffusione del virus, prima fra tutte l'introduzione del care manager, l'apposito ufficiale preposto al controllo di mascherine e del distanziamento, una figura a disposizione di tutti i viaggiatori per l'intera durata del viaggio. Come per l'estate 2020, anche per questa stagione la sicurezza sarà al primo posto con misurazione della temperatura prima di salire a bordo, plexiglass alle casse, distanziamento, ma anche cabine e spazi comuni sanificati costantemente con appositi zainetti nebulizzatori e per chi preferisce fare il viaggio in compagnia solo della propria famiglia, c'è la possibilità di consumare i pasti in cabina con l'esclusivo servizio di room service.”

Quali aspettative dunque per l'anno in corso rispetto a quello passato?

“La stagione estiva sta procedendo secondo le aspettative, il trend delle prenotazioni è positivo e procede di pari passo rispetto all'allentamento della pandemia, il proseguo della campagna vaccinale e con essa la graduale ripresa del turismo. Il calendario, ad oggi, prevede oltre 35.000 partenze per le sole linee ro-pax - cui si aggiungono tutte le corse solo merci - fino a fine anno per tutte le destinazioni servite da Moby, Tirrenia e Toremar: Sardegna, Sicilia, Corsica, Isola d'Elba e Arcipelago Toscano (con oltre 100 corse al giorno fra Moby e Toremar nei periodi di alta stagione fra Piombino e l'Elba) assicurando così il più grande network di collegamenti esistente per le nostre isole.” ■



Corsica Ferries: ci aspettiamo un ritorno a regime da metà giugno

Per la vostra compagnia l'ultima new entry in flotta è la novità del 2021?

"Sì, la nostra nuova nave Mega Regina, con oltre 700 cabine, sarà impiegata a rotazione sulle principali linee proposte dalla compagnia."

Ultimi investimenti o progetti avviati dalla vostra compagnia?

"Sono la nuova nave sopra menzionata e una serie di progetti, azioni e tecnologie per ridurre l'impronta ecologica e accelerare il rinnovamento green, che sono descritti nella nostra rubrica dedicata [Yellow cares](#): "Tutti i gesti che fanno bene all'ambiente".

Come Corsica Sardinia Ferries ha reagito all'emergenza Covid19?

"In piena crisi pandemica la compagnia ha adattato la capacità offerta alle esigenze di mercato, riducendo di conseguenza la frequenza su tutte le linee dall'Italia verso le isole. Con i primi segnali di ripresa e con l'aumento, sia pur lento e graduale, del traffico, le rotazioni si stanno intensificando per arrivare, auspicabilmente, a regime entro la metà di giugno."

Siete ottimisti sulla possibilità di ripresa del mercato nei prossimi mesi?

"Sicuramente sarà una stagione ridotta, avendo perso il traffico primaverile, ma con buone prospettive di riempimento per i mesi di luglio e agosto. Si spera anche in un settembre che consenta di recuperare almeno in parte il traffico perso in primavera". ■



FEDERAZIONE ITALIANA
PILOTI DEI PORTI

Un mondo fatto di
ESPERIENZA
CORAGGIO
DEDIZIONE

CONTATTI

mail@fedepiloti.it

www.fedepiloti.it

Tel. +39 06 58 98 544

Fax +39 06 58 13 186



FEDERAZIONE ITALIANA
PILOTI DEI PORTI

Via di Monte Fiore, 34 - 00153 ROMA

Genova Trasporti Marittimi pronta al suo esordio in Italia



Genova Trasporti Marittimi (Gtm), società partecipata al 50% da Finsea e al 50% San Giorgio del Porto, è l'ultima new entry sul mercato italiano dei traghetti e da pochi giorni ha acquistato da Blu Navy (Bn di Navigazione) la nave Ichnusa, utilizzata in passato dalla compagnia di navigazione elbana per operare la linea estiva tra Santa Teresa di Gallura in Sardegna e Bonifacio in Corsica.

Grazie a questo acquisto la Ichnusa opererà, già a partire dalla stagione in corso, la linea che collega la Sardegna con la Corsica, entrando in un mercato attualmente servito solo da Moby Lines e Navigazione Libera del Golfo.

“Siamo consapevoli di entrare in servizio in un momento storico sfidante per l'intera filiera turistica” ha affermato Aldo Negri, amministratore delegato di Finsea, che poi ha aggiunto: “Siamo però forti dell'esperienza maturata su questa tratta marittima in passato con Bn Sardegna di Navigazione, che ci permetterà di gestire la fase di start up con la giusta serenità; gli investimenti devono sempre guardare oltre l'orizzonte temporale di breve termine e avere visione più ampia”.

Pierenrico Beraldo, amministratore delegato di Gtm, a sua volta ha dichiarato: “Abbiamo scelto di accompagnare Finsea in questo nuovo progetto in un'ottica di diversificazione degli investimenti”.

“Grazie all'esperienza acquisita in ambito cantieristico, siamo inoltre convinti di poter sfruttare appieno ogni sinergia possibile con il mondo armatoriale” ha concluso Matteo Garré, presidente di Gtm.

Ichnusa, costruita nel cantiere di Castellamare di Stabia da Fincantieri e varata nel 1985, è una nave lunga 64 metri e larga 13, è dotata di due pinne stabilizzatrici, caratteristica tecnica studiata proprio per renderla in grado di operare in continuità territoriale tra la Corsica e la Sardegna, un tratto di mare da sempre caratterizzato da forti correnti e mareggiate. Si tratta di un'unità con una struttura adatta a una linea breve, con un unico salone dalla capienza massima di 325 passeggeri e un garage per il trasporto di circa 200 metri lineari, che corrispondono a quasi 50 auto. ■





SHIPPING ITALY.IT

Il quotidiano on-line
del trasporto marittimo in Italia

**UNA PUBBLICAZIONE DI
ALOCIN MEDIA SRL**

**Piazza Duca degli Abruzzi 11/11
16167 Genova**

P.I./C.F. 02499470991

SITO WEB: WWW.SHIPPINGITALY.IT

**DIREZIONE & REDAZIONE
NICOLA CAPUZZO**

CELL: + 393347889863

REDAZIONE@SHIPPINGITALY.IT

CAPUZZO.NICOLA@GMAIL.COM

**SALES AGENT
RBMEDIA**

Via Vespucci, 45/5

16156 GENOVA

TEL: 010665246

CELL: +393475865515

R.MAESTRI@RBMEDIA.IT