

GIUGNO 2021

# Cantieri, crociere e traghetti

## La strategia di compagnie e armatori



Rivista digitale  
interattiva



**ShipMag.**  
SHIPPING MAGAZINE



GRIMALDI GROUP

Le prime navi nel Mediterraneo con tecnologia  
Zero Emission in Port®  
*Il trasporto ecosostenibile è già realtà.*



[www.grimaldi.napoli.it](http://www.grimaldi.napoli.it)

# INDICE

- *Solo nel 2023 ritorneremo sui livelli pre-Covid* 4
- *A Genova per quasi due anni difficile ricevere navi da crociera* 8
- *Grimaldi: “Sardegna e Sicilia, da maggio boom di prenotazioni”* 12
- *Così abbiamo ridisegnato le navi per un'estate in sicurezza* 14
- *Le prospettive di Genova Industrie Navali: “Ottimismo dopo la pandemia, confidiamo anche nel Pnrr”* 16
- *Da P&O Australia a MSC De Wave sempre più globale* 18
- *Non abbiamo mai perso l'ottimismo* 20
- *La lunga marcia dei terminal crociera* 23
- *I segnali della piena ripresa* 26
- *Con Mega Regina dimostriamo la volontà di continuare a crescere* 28
- *Dal settore militare agli yacht la pandemia non ferma i nostri progetti* 30
- *Visentini, eccellenza italiana al servizio dello shipping globale* 32

# “Solo nel 2023 ritorneremo sui livelli pre-Covid”

*“I segnali sono molto incoraggianti. Percepriamo una grande voglia di andare in vacanza e una grande fiducia nel nostro prodotto”*

## Crociere

“Il 2021 è l'anno della ripartenza, il 2022 sarà ancora un periodo di parziale transizione e assestamento, mentre dal 2023 mi aspetto che si torni ai livelli pre-pandemia”. Vede la luce in fondo al tunnel Mario Zanetti, direttore generale di Costa Crociere, unica compagnia crociere a battere bandiera italiana, che ha ripreso il largo nel 2021 dal porto di Savona con l'ammiraglia Costa Smeralda: “L'industria delle crociere ha reagito in maniera pronta ed efficace alla pandemia – aggiunge Zanetti -. In poco tempo e nonostante uno scenario molto complesso, siamo riusciti a sviluppare protocolli che hanno preso il meglio dell'esperienza e delle conoscenze scientifiche in materia. La disponibilità e supporto delle istituzioni italiane sono state poi decisive per ripartire”.

**Costa Crociere prosegue con il suo programma di ripartenza graduale e responsabile, ridisegnando i suoi itinerari sino a novembre 2021. Che cosa ci dobbiamo aspettare per i prossimi mesi e per la stagione 2022?**

“Lo scenario è ancora in evoluzione, ma ci sono sicuramente più certezze e punti fermi rispetto a qualche mese fa, che ci hanno consentito di ridisegnare la nostra offerta sino a fine 2022, in modo da consolidare la nostra presenza in tutte le aree in cui operiamo. Nell'estate 2021 avremo 4 navi, Costa Smeralda, Costa Luminosa, Costa Deliziosa e Costa Firenze, tutte nel Mediterraneo, che visiteranno

Italia, Grecia, Francia e Spagna con itinerari comodi e vicini a casa, per rispondere all'esigenza attuale di un turismo di prossimità. Già da fine settembre, con il rientro in servizio di Costa Diadema e Costa Fascinosa, avremo un ritorno graduale delle destinazioni più lontane, come Turchia e Portogallo. Nell'inverno 2021-22 arriverà anche la nuova ammiraglia Costa Toscana, e riproporremo le crociere più apprezzate della nostra offerta invernale, come quelle nei Caraibi, Sud America, Emirati Arabi, isole Canarie e il Giro del Mondo. Nel corso della stagione estiva 2022, avremo le 3 navi più innovative della flotta - Costa Firenze, Costa Smeralda e Costa Toscana - nel Mediterraneo occidentale, altre 3 navi nella parte orientale del Mediterraneo, e ben 4 navi in Nord Europa”.



Mario Zanetti

**“Avremo 4 navi:  
Costa Smeralda,  
Costa Luminosa,  
Costa Deliziosa  
e Costa Firenze,  
tutte nel  
Mediterraneo”**



### **Qual è il nuovo modello di business di Costa Crociere post-pandemia? Come procede il piano industriale della società?**

“Il nostro modello di business si basa su 3 elementi chiave: sicurezza, soddisfazione dell’ospite e sostenibilità. Per quanto riguarda la sicurezza, i protocolli in atto si stanno dimostrando efficaci, ma anche molto flessibili. Quindi possono essere facilmente rivisti a seguito di un ulteriore progresso delle conoscenze e strumenti a disposizione, e di un auspicabile miglioramento della situazione nei prossimi mesi. L’attenzione all’ospite è sempre stata fondamentale per Costa e continuerà ad esserlo in futuro. Dalla ripartenza delle nostre navi abbiamo effettuato alcuni cambiamenti nella nostra offerta, non solo per adattarci ai nuovi protocolli, ma anche per proporre nuove esperienze ai nostri ospiti. Questo processo di rinnovamento del prodotto proseguirà anche dopo l’estate, con ulteriori novità che andremo a introdurre gradualmente a bordo. Inoltre, potremo contare sull’arrivo di nuove navi, che si aggiungeranno a Costa Smeralda”.

### **Il piano industriale è stato confermato?**

“Grazie al supporto della nostra casa madre Carnival Corporation, il piano industriale del marchio Costa è stato confermato, per cui avremo Costa Firenze in

servizio dal 4 luglio 2021 e Costa Toscana da dicembre 2021”.

### **Il terzo elemento chiave del piano è la sostenibilità, qual è l’approccio di Costa verso questo asset?**

“Il nostro approccio alla sostenibilità è a 360°, tanto è vero che siamo stati la prima compagnia introdurre gli obiettivi dell’Agenda 2030 dell’ONU nel nostro modello di business. Per cui, il nostro impegno non è solo volto a introdurre innovazioni tecnologiche per abbattere l’impatto delle navi, come abbiamo fatto per il gas naturale liquefatto, ma comprende anche la promozione di un turismo sempre più responsabile e sostenibile, che sia in grado di valorizzare le eccellenze delle destinazioni che visitiamo. Il nostro approccio a questa tematica è sempre partecipativo, attraverso il coinvolgimento delle istituzioni e di altre realtà che condividono la nostra stessa visione. Un esempio concreto è il recente accordo che abbiamo sottoscritto con il Commissariato per l’Italia a Expo Dubai 2020, che vede Costa Crociere Gold Sponsor del Padiglione Italia”.

### **Quali sono i riscontri sul fronte delle prenotazioni 2021-2022?**

“I riscontri che stiamo ricevendo sono molto →

incoraggianti. Percepriamo una grande voglia di andare in vacanza e una grande fiducia nel prodotto Costa, grazie ai protocolli di sicurezza e all'eccellenza del servizio e dell'offerta. Prima dell'estate le prenotazioni erano più sotto data, perché c'era ancora un po' di incertezza da parte dei clienti, ma adesso stanno procedendo a ritmi molto veloci, tanto che sulle prime partenze di luglio di Costa Smeralda stiamo raggiungendo il limite di capienza massima possibile stabilito dai nuovi protocolli di sicurezza. Vediamo segnali positivi anche per il prossimo inverno e per il 2022, anche grazie al fatto che possiamo proporre navi nuove e innovative, come Costa Smeralda, Costa Firenze e Costa Toscana”.

### **Quali sono i riscontri sul fronte delle prenotazioni 2021-2022?**

“I riscontri che stiamo ricevendo sono molto incoraggianti. Percepriamo una grande voglia di andare in vacanza e una grande fiducia nel prodotto Costa, grazie ai protocolli di sicurezza e all'eccellenza del servizio e dell'offerta. Prima dell'estate le prenotazioni erano più sotto data, perché c'era ancora un po' di incertezza da parte dei clienti, ma adesso stanno procedendo a ritmi molto veloci, tanto che sulle prime partenze di luglio di Costa Smeralda stiamo raggiungendo il limite di capienza massima possibile stabilito dai nuovi protocolli di sicurezza. Vediamo segnali positivi anche per il prossimo inverno e per il 2022, anche grazie al fatto che possiamo proporre navi nuove e innovative, come Costa Smeralda, Costa Firenze e Costa Toscana”.

### **Com'è cambiata la vita a bordo rispetto al periodo pre-Covid-19?**

“I principali cambiamenti hanno riguardato alcuni aspetti che ormai sono entrati stabilmente nella nostra vita quotidiana a terra: i tamponi, le mascherine, il distanziamento, l'igienizzazione frequente di mani e ambienti, l'utilizzo sempre più spinto della tecnologia digitale. A bordo, tutti questi elementi combinati insieme creano una sorta di bolla protetta”.

### **Il futuro delle navi da crociera è il GNL?**

“Più che di futuro parlerei di presente. Le navi da crociera a GNL sono già una realtà. Siamo stati noi i primi a introdurle con AIDAnova nel 2018 e Costa Smeralda nel 2019, a cui si aggiungeranno a dicembre 2021 anche AIDACosma e Costa Toscana, segnando una vera e propria svolta nel settore. Infatti, anche altre compagnie ci hanno poi seguiti in questa scelta coraggiosa. Abbiamo puntato sul GNL perché è la tecnologia di alimentazione attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, sia in mare sia durante le soste in porto. Ma il nostro impegno non finisce qui. La maggior parte delle nostre navi è pronta per utilizzare l'alimentazione elettrica da terra, stiamo testando le batterie già quest'anno, stiamo lavorando anche sulle celle a combustibile. Queste innovazioni fanno parte di un percorso che vedrà il suo apice in un progetto per una nave da crociera a emissioni zero, basata su una combinazione di tecnologie sostenibili”.

### **Il governo Draghi ha impresso un cambio di passo nei confronti delle crociere?**

“Per quanto riguarda il nostro settore, da parte dell'attuale Governo, ma devo dire anche di quello precedente, abbiamo visto una grande attenzione e collaborazione. Non a caso l'Italia è stato uno dei primi Paesi al mondo dove le crociere sono ripartite, fissando protocolli e regole che sono servite poi da esempio per tutti gli altri. Penso che l'importanza economica ed occupazionale per l'Italia delle crociere, e del turismo in generale, si sia avvertita in maniera molto chiara in quest'anno di pausa forzata. Ora con il Recovery Fund abbiamo una grande opportunità per dare un nuovo impulso anche a questo settore. Il Governo Draghi si sta muovendo su progetti che mirano a sviluppare un turismo sostenibile e responsabile, infrastrutture di qualità e formazione di eccellenza. Un approccio che condividiamo in pieno”. ■

# LA SFIDA DELL'ECCELLENZA

## Ascoltare. Comprendere. Fornire soluzioni.

Siamo un global manufacturer and contractor che opera sull'intero spettro degli interni per le navi da crociera e gli yacht, dalle nuove costruzioni al refitting, ai servizi post-vendita. Ascoltiamo i nostri clienti per comprendere le loro esigenze e offrire prodotti di eccellenza. Questo è il valore su cui costruire partnership durature.

Questa è la nostra sfida. Qual è la vostra?



dewavegroup.com  
info@dewavegroup.com

# “A Genova per quasi due anni sarà difficile ricevere navi da crociera”

*“Alla luce di quanto accaduto nei mesi precedenti, penso che un ritorno ai livelli pre-pandemici potrebbe arrivare solo nel 2023”*

## Stazioni Marittime

“La stima di chiusura è di 354 mila passeggeri, rispetto al budget iniziale di 950 mila.

Praticamente, la metà. Ma non ci sono le condizioni per fare meglio: speravamo che le crociere ripartissero a febbraio, tutto è poi slittato a luglio e agosto a causa della seconda ondata, le restrizioni alla circolazione, soprattutto ai turisti stranieri, e l'impossibilità delle navi di poter sbarcare passeggeri”.  
A parlare è Edoardo Monzani, amministratore delegato di Stazioni Marittime Genova.

### **Oggi, ci sono tutte le condizioni per guardare al futuro con ottimismo?**

“Da luglio pensiamo che il mercato cruise ripartirà in modo deciso. Le navi ci sono, si tratta solo di riempirle ma penso che non sarà un problema perché gli effetti della pandemia si sono attenuati, la fiducia delle persone sta crescendo di nuovo, grazie alla seconda dose di vaccini, e poi la crociera rappresenta sempre un'ottima offerta turistica per qualità-prezzo”.

### **A fine dicembre, lei ipotizzava un ritorno alla normalità dei traffici cruise nel 2022.**

### **A distanza di sei mesi, conferma la sua previsione?**

“Alla luce di quanto accaduto nei mesi precedenti, penso che un ritorno ai livelli pre-pandemici potrebbe esserci solo nel 2023 per le crociere”.



*Edoardo Monzani*

**“Per i traghetti la situazione è migliorata in modo evidente”**

### **Per i traghetti la situazione è diversa? L'effetto rimbalzo c'è stato prima?**

“Per i traghetti la situazione è migliorata in modo evidente. Consideri che da quasi 2 milioni e 46 mila passeggeri registrati nel 2019, quest'anno pensiamo di raggiungere quota 1 milione e 497 mila passeggeri. Questa stima è stata rivista di recente ma è al ribasso perché le nostre previsioni oggi sono più alte visto che le prenotazioni - stando alle informazioni che ci arrivano dagli operatori, in primis da GNV - sono davvero tante. Poi, ora riaprono anche i traffici con il Nord Africa. Se nel 2021 riuscissimo a totalizzare il 75% del traffico registrato nel 2019, non sarebbe male”.

**MSC ha scelto Genova come home port, Costa Crociere Savona Ligure. Tuttavia, Costa scala Genova tutto l'anno e chiede da tempo di**

**avere uno o due accosti in autonomia. E' in corso un approfondimento su Calata Gadda, un progetto sfidante, anche alla luce dei lavori di riqualificazione dell'area intorno a Stazioni Marittime con il nuovo terminal all'Hennebique. Com'è oggi la situazione?**

“Su questo progetto c'è tanta confusione, perché chi ne parla non conosce la situazione del nostro bacino portuale. Bacino che non consente nuovi accosti, oltre a quelli che già utilizziamo, per le navi da crociera delle dimensioni future. In altri termini, al momento abbiamo un accosto di Ponte dei Mille, chiamato 1012, che può ospitare navi da 350 metri. Abbiamo un accosto, il Ponte Doria di Ponente, che può ricevere navi delle stesse dimensioni. Mentre gli altri accosti non sono in grado di riceverle. Quindi, chi dice “diamo a Costa uno o due accosti” non conosce minimamente il contesto. In più, ci sono dei limiti chiari posti dall'Autorità marittima sulle dimensioni delle navi. Limiti che sono stati aggiornati con l'ultima ordinanza della Capitaneria di porto”.

**Quindi, nel bacino non ci sono spazi? In particolare, nel week end?**

“Confermo, nel nostro bacino non possiamo accogliere più di 2 o 3 navi insieme nei giorni di sabato e domenica. Durante la settimana invece abbiamo più disponibilità di accosti. Inoltre, la situazione peggiorerà alla luce dei lavori che dovranno partire a Ponte dei Mille sul lato di Levante, parte che deve essere raddrizzata per ottenere un accosto di 390 metri collegato con il nuovo terminal dell'Hennebique. Con queste due opere, potremo ospitare anche a Ponte dei Mille di Levante le navi cruise di grandi dimensioni. Sul Ponte dei Mille di Ponente, il nostro accosto principale, l'Authority invece parte ora, dopo un lungo contenzioso con il Tar, con i lavori che porteranno i fondali a 10,5 metri per poter ospitare le mega navi di MSC. Nel frattempo, bisognerà rifare anche gli zoccoli dell'accosto. Lavori che ci inibiranno – speriamo per poco tempo – l'accosto 1012. Tradotto: avremo per quasi due anni enormi difficoltà a ricevere le navi da crociera”. →



## **Non ci sono soluzioni per ridurre le difficoltà?**

“L’unica soluzione sarebbe trovare un accordo con le imprese che fanno i lavori, soprattutto sul 1012, per riuscire ad utilizzare l’accosto nel fine settimana quando le maestranze non lavoreranno. Non sarà semplice ma speriamo che sia da parte delle imprese che dell’Authority ci sia la disponibilità a trovare un accordo di massima per non perdere traffico”.

## **L’AdSP sta tentando da mesi di sollecitare MSC e Costa a trovare sinergie nella gestione dei terminal e degli accosti, così come accade anche in altri hub cruise. Ci sono le condizioni per realizzare sinergie?**

“Non ci sono le condizioni perché non ci sono gli spazi, magari un giorno ma non oggi. A chi dice poi di spostare i traghetti altrove, rispondo che questa soluzione è impossibile perché il mercato ferry è strategico per Genova e l’Italia”.

## **Con l’articolo 199 nel Decreto Rilancio, alle Stazioni Marittime è stata concessa una riduzione dei canoni demaniali, sebbene la sua**

## **applicazione sia difforme da porto a porto, e un anno in più di concessione. Soddisfatto?**

“Assolutamente no. Confermo che l’applicazione della riduzione dei canoni è difforme da porto a porto. A Genova, ad esempio, abbiamo ricevuto sulla carta una riduzione parziale sul canone del 2020. Restiamo però in attesa di riceverla. Abbiamo chiesto un ristoro anche per i mesi successivi, in questo caso senza ottenere al momento una risposta da parte dell’Authority. Per quanto riguarda la riduzione per l’anno in corso, anche da parte del governo c’è un silenzio totale nonostante il pressing delle associazioni di categoria che chiedono un intervento deciso nei confronti delle Stazioni Marittime”.

## **Ma i ristori, previsti in Legge di Bilancio, sono arrivati?**

“Sul 2020 sono arrivati circa il 40% dei ristori per coprire i primi 7 mesi di inattività e una conseguente riduzione dei ricavi nell’ordine del 90%. Per gli altri mesi, stiamo ancora aspettando”. ■





Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Ligure Orientale  
Porti di La Spezia e  
Marina di Carrara

**LA SPEZIA - MARINA DI CARRARA**  
**"Due porti, un solo gateway"**  
[www.adspmarligureorientale.it](http://www.adspmarligureorientale.it)



# Grimaldi: “Sardegna e Sicilia, da maggio boom di prenotazioni”

*Non solo Italia: “Si amplia anche il network internazionale con Spagna, Grecia e Tunisia”*

## Traghetti

**N**onostante la centralità delle destinazioni italiane, anche per l'estate 2021 la compagnia offre un ampio network di collegamenti marittimi internazionali, con i quali raggiungiamo tutte le più belle località affacciate sul Mar Mediterraneo.

“I segnali che giungono dal mercato sono positivi. Notiamo una ritrovata fiducia nella ripresa del settore turistico, unitamente ad un trend di prenotazioni che è decisamente in crescita a partire dal mese di maggio, soprattutto per quanto riguarda le due grandi isole italiane, Sardegna e Sicilia”. Francesca Marino, dirigente del Dipartimento Passeggeri Grimaldi Lines, traccia un primo bilancio sull'andamento delle prenotazioni per la stagione 2021 e fa il punto sulle misure messe in campo dal governo per aiutare il settore dei traghetti colpito duramente dagli effetti della crisi pandemica.

**Quindi, le aspettative sono positive?**



Francesca Marino

*“Il calo dei ricavi è stato considerevole e ancora manca una parte dei ristoranti”*

“Sì, Grimaldi Lines ha colto precocemente questo diffuso desiderio di ripartenza, quando ancora a dominare era la grande incertezza degli ultimi mesi: per questo motivo ha sempre posto la massima attenzione alle politiche di pricing, proponendo per la prima volta all'utenza la possibilità di cancellare il viaggio o modificare la partenza senza penali o costi aggiuntivi, entro date prestabilite”.

**Il settore dei traghetti è stato tenuto nella giusta considerazione dal governo, considerati i danni creati dalla pandemia all'intero comparto?**

“Durante il lockdown totale, tra marzo e maggio 2020, il trasporto di merci e anche di passeggeri (quest'ultimo laddove strettamente necessario e autorizzato) non si è mai fermato: nella contingenza più drammatica mai vissuta dal paese negli ultimi 70 anni, il settore dei traghetti, con tutti i suoi lavoratori, è sceso in prima linea e ha garantito il trasporto e la consegna di beni di prima necessità. Nonostante questo, il calo dei ricavi è stato considerevole e ancora manca una parte dei ristoranti, che non riuscirà comunque a bilanciare le perdite. Da parte sua il PNRR sarà una grande opportunità per lo sviluppo del trasporto marittimo, grazie allo stanziamento dei fondi e allo sviluppo dei porti green, dotati di banchine elettrificate e più facilmente accessibili”.

**Sono 4 le gare indette da Invitalia per conto del**

## **ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per garantire i servizi di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci con le isole. Come sta procedendo la linea Napoli-Cagliari-Palermo?**

“Il mercato ha accolto favorevolmente il collegamento marittimo in continuità territoriale Napoli-Cagliari-Palermo, operativo dal 1° giugno con partenze bisettimanali. Da parte nostra siamo particolarmente orgogliosi di fare scalo nel porto di Napoli, la città dove il Gruppo Grimaldi è nato ed ha tuttora il suo headquarter. La nave prescelta per operare su questa tratta è il moderno traghetto Corfù, che può trasportare fino a 956 passeggeri e 2.256 metri lineari di merce rotabile tra automobili, furgoni, camion, semirimorchi, ed altro. A disposizione degli ospiti ci sono cabine interne ed esterne, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici, ed una comoda sala con poltrone reclinabili. Diversi sono i servizi offerti a bordo, quali ristorante self-service, caffetterie ed area giochi per i bambini”.

## **Le mete italiane sono le più richieste per l'estate 2021. Grimaldi Lines offre collegamenti marittimi regolari per la Sardegna e la Sicilia. Quali feedback vi aspettate per la stagione appena iniziata?**

“Quest’anno la nostra attenzione è fortemente focalizzata sulle due isole maggiori italiane. La Sardegna è il cuore della nostra programmazione, è la destinazione su cui operiamo con ben 5 collegamenti marittimi regolari. Oltre alla nuova tratta Napoli-Cagliari, abbiamo la storica linea Civitavecchia-Porto Torres, dove si alternano le ammiraglie green Cruise

Roma e Cruise Barcellona, e il collegamento stagionale Civitavecchia-Olbia. C’è infine la tratta Livorno-Olbia, molto richiesta dal mercato nella stagione estiva, che quest’anno abbiamo potenziato con l’impiego delle navi gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa che consentono di trasportare fino a 2.850 passeggeri e numerose auto al seguito nel garage di circa 3.000 metri lineari. Per quanto riguarda la Sicilia, la linea di punta è la Livorno-Palermo, che offre partenze giornaliere in entrambe le direzioni, cui si affiancano la Salerno-Palermo e la Cagliari-Palermo e viceversa con due partenze a settimana ciascuna”.

## **Negli ultimi mesi avete raddoppiato i collegamenti tra Ancona e la Grecia, potenziato le partenze da Brindisi, avviato la Napoli-Palermo-Cagliari. Volete presidiare sempre di più il Mediterraneo? In che modo?**

“Nonostante la centralità delle destinazioni italiane, anche per l’estate 2021 la compagnia offre un ampio network di collegamenti marittimi internazionali, con i quali raggiungiamo tutte le più belle località affacciate sul Mar Mediterraneo. La Spagna continua ad essere un mercato importante, grazie allo storico collegamento marittimo Civitavecchia-Barcellona, a cui si affianca la linea Barcellona-Porto Torres, che è punto di riferimento per l’utenza locale che desidera raggiungere la Sardegna. Sempre interessante è la destinazione Grecia, che raggiungiamo dai porti di Brindisi e Ancona con i nostri traghetti diretti a Igoumenitsa e Patrasso (quest’ultima solo da Ancona) e, in estate, anche per l’isola verde di Corfù. E’ confermata anche la destinazione Tunisia, con partenze dai porti Civitavecchia, Salerno e Palermo”. ■



# “Così abbiamo ridisegnato le navi per un'estate in sicurezza”

L'esperienza della “nave-ospedale” ha aiutato a scrivere i protocolli di sicurezza: “Ecco come abbiamo potenziato la flotta”.

## Traghetti

Uno sguardo all'estate 2021 per capire che “i riscontri in termini di prenotazioni sono estremamente positivi e rispecchiano i segnali incoraggianti connessi alle azioni messe in atto per garantire nuovamente una sicura e libera circolazione delle persone”, spiega la compagnia GNV che intende proseguire nel dare il proprio contributo ai viaggi in sicurezza. Il traghetto, in particolare, è uno dei mezzi di trasporto tra i più sicuri al mondo, grazie alle intrinseche caratteristiche legate agli spazi di bordo: GNV ha rivisitato l'offerta in termini di capacità e di

flussi organizzativi e grazie agli ampi spazi dei propri traghetti, 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”, spiega ancora



la Compagnia. 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, un innovativo schema di certificazione di RINA per prevenire e mitigare la diffusione di infezioni nei luoghi di aggregazione. La certificazione per GNV include, oltre alle navi della flotta anche i terminal portuali italiani merci e passeggeri, e gli uffici amministrativi. La Certificazione Biosafety testimonia che la Compagnia si è dotata di un sistema di gestione per la prevenzione e il controllo delle infezioni a terra e a bordo, che garantirà nel tempo l'osservazione, la corretta gestione, la prevenzione e la riduzione di qualsiasi rischio di incolumità biologica, in modo strutturato nel tempo. C'è ottimo sulle previsioni: "Sono attualmente strettamente connesse allo sviluppo delle condizioni di sicurezza sanitaria, tuttavia i flussi turistici sono in ripresa; le autorità marocchine hanno autorizzato recentemente la riapertura delle frontiere per gli spostamenti -prima esclusivamente limitati a ragioni lavorative- anche con finalità turistiche, sempre nel rispetto e nell'osservanza delle disposizioni sanitarie delle autorità: si tratta di un elemento che da un segno di positività al mercato", sottolinea la compagnia. Nei primi sei mesi del 2021 GNV ha annunciato l'entrata in flotta di quattro nuove unità, aumentando la capacità in termini di metri lineari e di passeggeri: con 2.100 metri lineari di garage, 350 cabine e 3 sale poltrone, il ferry GNV ARIES, che arriva dalla società P&O Ferries, può ospitare oltre 1000

passeggeri; proveniente anch'esso da P&O Ferries, GNV ANTARES ha una capacità commerciale di 2.100 metri lineari, servizi di bordo, interamente rinnovati, dedicati ai passeggeri tra cui un ristorante, un self-service, 2 bar, uno shop e 350 cabine per ospitare oltre 1000 passeggeri. Costruita nel 2009 presso i Cantieri Visentini, M/n GNV Sealandha una capacità di 2.255 metri lineari e di 195 auto, e può accogliere a bordo fino a 880 persone; la M/N GNV Bridge è una unità ro-pax di nuova costruzione, con 2.564 metri lineari di garage, dotata di impianto Scrubber di ultima generazione, in grado di garantire una minimizzazione delle emissioni in atmosfera e svilupperà una velocità di crociera di 24 nodi. "Si incrementa così la capacità di carico volta a perseguire un drastico abbattimento delle emissioni per ogni unità trasportata", evidenzia la società del gruppo MSC. A maggio di quest'anno GNV ha annunciato l'apertura di 5 nuovi collegamenti da Barcellona e Valencia con le Isole Baleari; le nuove linee saranno operative a partire da luglio, con partenze dai porti di Barcellona, Valencia, Palma di Maiorca e Ibiza: 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, " con la possibilità di acquistare singole tratte, nell'ottica di assicurare la massima flessibilità a tutti i clienti che scelgano le Baleari come loro meta turistica. L'apertura delle cinque nuove linee nelle Isole Baleari segue l'annuncio della nuova linea stagionale con la Sardegna, una meta connotata da un forte interesse turistico: la linea tra Civitavecchia e Olbia - con 5 partenze a settimana da entrambi i porti - va ad aumentare l'offerta di capacità delle storiche linee estive Genova-Porto Torres e Genova-Olbia", racconta ancora GNV che mette nel mirino i prossimi obiettivi a media scadenza: "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, con la sua flotta GNV opera 26 linee in 7 Paesi e collega 18 porti nel Mediterraneo", conclude l'azienda guidata da Matteo Catani. ■

# Le prospettive di Genova Industrie Navali: “Ottimismo dopo la pandemia, confidiamo anche nel Pnrr”

*“Si possono aprire prospettive non indifferenti per il rinnovo della flotta, crediamo che possa significare una svolta per il nostro settore”*

## Cantieri

**N**ell'agenda di Genova Industrie Navali ci sono progetti di rilievo dopo un 2020 segnato dal Covid ma che oggi rappresenta il passato. La realtà, che unisce dal 2008 due cantieri storici del capoluogo ligure come Mariotti e San Giorgio del Porto ma anche Chantier Naval de Marseille, Piombino Industrie Marittime e Florida Marine Industries (un'unità operativa dedicata al mercato crocieristico americano con sede a Miami), si mette alle spalle l'anno della pandemia con la certezza di aver saputo affrontare con forza un momento complicato: “Indubbiamente sono stati dodici mesi particolari, ma dal punto di vista delle nostre attività sono stati comunque positivi. Qui a Genova abbiamo proseguito i lavori che erano in programma, pensavamo di faticare un po' di più a Marsiglia ma invece la risposta è stata incoraggiante. Se riparte il mercato cruise le prospettive ci danno fiducia. Dietro l'angolo ci possono sempre essere problemi, ma siamo ottimisti e sicuri di essere pronti ad affrontare ogni situazione”, spiega Manolo Cavaliere, direttore commerciale di San Giorgio del Porto e Chantier Naval de Marseille.

Anche la T. Mariotti mette in archivio il 2020 con l'orgoglio di aver reagito con puntualità alla tempesta portata dal Covid: “Abbiamo lavorato con costanza portando avanti i contratti già in essere.

Siamo soddisfatti, certo ci sono stati problemi di organizzazione a causa della pandemia con costi crescenti ma li abbiamo superati: ad esempio siamo arrivati addirittura a cinque turni in messa ma l'obiettivo era rimanere in sella in un anno così singolare e ci siamo riusciti” sottolinea il direttore commerciale Giangiacomo Zino. La priorità adesso è il futuro e su quelli che potrebbero essere i nuovi mercati da scoprire: “A Marsiglia il nostro core business è rappresentato dalle riparazioni cruise: un comparto che vogliamo consolidare sempre di più ma guardiamo anche con interesse anche agli sviluppi sulle energie rinnovabili che stanno prendendo campo e siamo

**“Se riparte il mercato cruise le prospettive ci danno fiducia”**



Manolo Cavaliere

certi di poter offrire una competenza di altissimo livello”, rilancia Cavaliere. Sono importanti anche le possibilità che si possono delineare nel breve termine per la Mariotti sul mercato delle costruzioni: “Stanno nascendo realtà nuove in tutto il mondo, vedremo poi come potranno crescere: sicuramente sono opportunità che andremo a monitorare”.

E Zino apre anche un focus sul Recovery Fund, una pioggia di miliardi che può dare un impulso straordinario al comparto dello shipping italiano: “Senza dubbio si possono aprire prospettive non indifferenti per il rinnovo della flotta, crediamo che possa significare una svolta per il nostro settore se queste risorse sapranno compensare in Italia quei costi che sono superiori rispetto al resto d’Europa”. C’è un legame diretto nel cruise con i principali player mondiali, “in particolare a Marsiglia abbiamo le infrastrutture per ospitare i giganti del mare, siamo assolutamente fiduciosi per il futuro”, aggiunge Cavaliere.

**“A Marsiglia  
abbiamo le  
infrastrutture  
per ospitare  
i giganti del  
mare”**



*Giangi Zino*

Anche a Genova la Mariotti può pianificare le strategie con la consapevolezza che la strada è quella giusta: “Sul new building dobbiamo vedere quando il settore tornerà a pieno regime ma siamo tranquilli perché abbiamo diverse commesse per alcuni anni. Si avverte chiaramente la voglia riprendere quella normalità interrotta dal Covid e quindi pensiamo positivo per quello che potrà accadere”, conclude Zino. ■



# “Da P&O Australia a MSC De Wave sempre più globale”

*“Le crociere ripartono dalla sicurezza. Chi lo ha fatto trasmetterà maggiore tranquillità al cliente e sarà premiato”*

## Cantieri

Una partnership sempre più consolidata con P&O Cruises Australia e tantissime sfide per una realtà sempre di più leader negli allestimenti di interni navali come De Wave. Ci sono progetti importanti che riguardano Viking Cruises, Virgin Voyages, MSC Cruises. “Fuori Italia siamo impegnati a Saint-Nazaire per la flotta Royal e MSC, a Meyer Werft (sia a Papenburg che a Turku) per Aida, Silversea e Royal Caribbean. In Nord America, infine, abbiamo chiuso un contratto per 2 unità”, spiega Riccardo Pompili, l'amministratore delegato del gruppo.

### **In questo 2021 come si riesce a ‘dialogare’ col Covid?**

“Il “dialogo” con il Covid è molto complesso, perché le difficoltà sono numerose ed è richiesta una grande reattività per riorganizzare continuamente il lavoro, garantire la sicurezza dei nostri dipendenti



Riccardo Pompili

*“Nel Nord Europa stiamo perfezionando alleanze strategiche”*

e consegnare nei tempi previsti. Siamo stati e siamo impegnati in numerose sfide presso cantieri europei e oltre Oceano, coordinando squadre e spostamenti, ma soprattutto prevedendo e prevenendo imprevisti”.

### **Recentemente si è consolidato il rapporto con P&O Cruises Australia: come si articolerà questa collaborazione?**

“P&O Cruises Australia è nostro partner da tempo. Tra il 2020 e quest’anno abbiamo realizzato il rebranding totale di due navi, Pacific Explorer e Pacific Encounter, passate dalla flotta Princess Cruise a quella di P&O Cruise Australia. La collaborazione proseguirà con Pacific Adventure. Come per Pacific Encounter opereremo da contractor unico per realizzare interventi qualificati sugli interni della nave e fornire un completo servizio chiavi in mano comprensivo di tutti gli aspetti logistici e tecnici”.

### **Siete una società leader nel settore degli allestimenti di interni navali, quali sono i prossimi traguardi?**

“Nel New Building siamo impegnati in Italia per realizzare le cabine e delle aree pubbliche della Valiant Lady, seconda unità delle flotte Virgin Voyages e le aree pubbliche della MSC Seashore per MSC Cruise. Presso i cantieri Mariotti di Genova stiamo lavorando sulle aree catering, cabine e bagni della Seabourn Venture (Seabourn Cruise). Sul fronte yacht, è prevista

per la fine di giugno la consegna delle aree interne dello yacht M/Y “Zazou” di 65m, presso i cantieri di Benetti Yachts a Viareggio”.

### **Come è nato il vostro successo?**

“Nessun segreto, solo la grande esperienza maturata nel tempo, la ricerca della migliore qualità possibile in ogni fase del lavoro e la centralità del cliente. Questo, in termini operativi, si traduce in una solida filiera di fornitori sostenuta da una parte di produzione ‘in house’ tra cui la produzione di box igiene, cabine, pannelli, doghe, porte e tutti i componenti del mondo ‘catering’, che ci consente seguire e controllare i prodotti dalla loro progettazione fino all’allestimento a bordo. Un importante vantaggio competitivo. Poi ci sono i rapporti con gli architetti e i designer: ascoltiamo molto, per interpretare e ricreare ciò che il cliente vuole realizzare”.

### **Guardiamo al futuro, quali sono gli obiettivi a lunga scadenza?**

“I progetti in ordine e in discussione riguardano Viking Cruises, Virgin Voyages, MSC Cruises. Fuori Italia siamo impegnati a Saint-Nazaire per la flotta Royal e

MSC, a Meyer Werft (sia a Papenburg che a Turku) per Aida, Silversea e Royal Caribbean. In Nord America, infine, abbiamo chiuso un contratto per 2 unità”.

### **Il Nord Europa quali occasioni può offrire?**

“Il Nord Europa è già una realtà per noi, considerati i consolidati rapporti con i grandi cantieri e le alleanze strategiche che stiamo per chiudere a rafforzamento della nostra presenza”.

### **Parliamo del mercato cruise: da dove deve ripartire l’Italia per un rilancio definitivo?**

“Dalla sicurezza. Chi lo ha fatto trasmetterà maggiore tranquillità al cliente e sarà premiato. Il ‘cruise’ ripartirà gradualmente ma la prospettiva è positiva, basti pensare agli effetti della vaccinazione. Questo periodo ha creato i presupposti per un rilancio anche del refit, settore che sicuramente ha sofferto di più. La domanda è destinata ad aumentare proprio per il lungo, forzato stop delle navi che necessiteranno di un restyling a causa dell’usura degli ambienti. De Wave è pronta a cogliere le opportunità di una ripartenza che per l’Italia riguarderà tutti i settori. Siamo ottimisti”. ■



# “Non abbiamo mai perso l’ottimismo”

Per MSC Crociere boom di navi nel 2021: “Record di prenotazioni per l’Arabia Saudita”

## Crociere

“Già nel 2022 è possibile porsi l’obiettivo di un ritorno graduale alla normalità spiega Leonardo Massa, Managing Director Italia MSC Crociere che punta molto sull’estate 2021 “quando avremo sei navi che navigheranno in Mediterraneo toccando ben undici porti italiani”.

**Il mondo delle crociere ha saputo ripartire, quanto è stata difficile l’emergenza Covid? Sia dal punto di vista operativo che finanziario?**

“Le crociere sono state colpite dalla pandemia come tutti gli altri settori dell’economia e del turismo, ma sono state anche tra i primi comparti a ripartire già da agosto 2020. Questo ha dimostrato che l’industria crocieristica, guidata verso la ripartenza proprio da MSC Crociere, è in grado di reagire e adattarsi più velocemente degli altri rispetto ai cambiamenti. In quest’ultimo anno il settore delle crociere ha sofferto ma - superata la pandemia - tornerà a crescere, come ha sempre fatto in passato. In un’ottica di lungo periodo non abbiamo mai perso l’ottimismo, perché le crociere hanno ancora grandi margini di crescita all’interno del turismo globale, grazie al fatto che ci sono numerosi potenziali clienti ancora da raggiungere”.

**Quando tornerà la normalità nel settore? Il 2023 è una data credibile?**

“Il 2023 è una data credibile, anche se già nel 2022 è possibile porsi l’obiettivo di un ritorno graduale alla normalità. Le persone hanno voglia di viaggiare, se

i numeri continuano a scendere con questo ritmo è possibile sperare in una ripartenza nel breve periodo di destinazioni turistiche sempre più numerose, in particolare in Italia ed Europa. Ma è importante prepararsi in anticipo in modo da riaprire non appena la situazione lo rende possibile. Per questa ragione siamo già stati i primi a ripartire nel Mediterraneo e in Gran Bretagna, saremo i primi anche nel mar Baltico e stiamo lavorando per poter ripartire appena possibile, sempre in piena sicurezza, anche in altre aree”.

**Quali sono invece le prospettive a breve termine per il 2021?**

“Il 2021 è per MSC Crociere un anno ricco di novità. La prima è già arrivata e si chiama MSC Virtuosa, diciottesima nave della nostra flotta che sta navigando in questo momento nel Regno Unito. A fine luglio arriverà anche MSC Seashore, la nave più grande ed ecologica mai costruita in Italia. Ma abbiamo aperto già le vendite anche di MSC World Europa, unità di prossima generazione che rappresenta il futuro delle



Leonardo Massa

**“A fine luglio arriverà anche Seashore, la nave più grande ed ecologica mai costruita in Italia”**



crociere, e abbiamo inserito nel nostro catalogo di questo inverno le crociere in Arabia Saudita che già stanno riscuotendo un record di prenotazioni”.

**Siete il gruppo probabilmente con il maggior numero di ordini ai cantieri: come gestirete la flotta in vista di nuovi ingressi? Prevedete un alleggerimento?**

“Assolutamente no, il nostro piano di sviluppo va avanti normalmente, l’arrivo delle nuove navi di cui parlavo prima lo dimostra. Dopo la pandemia le crociere torneranno a crescere e MSC Crociere vuole tenersi pronta a cogliere nuove opportunità e nuove fette di mercato in ogni area del globo”.

**MSC ha preparato un protocollo molto rigido per i suoi clienti e per i dipendenti: come si articola? Prevedete uno scatto ulteriore nella campagna di vaccinazione dei marittimi?**

“Il protocollo di salute e sicurezza di MSC Crociere è diventato ormai un punto di riferimento a livello globale. Grazie a questo protocollo, MSC Crociere è stata la prima compagnia al mondo a ripartire con le crociere. Tra le misure previste ci sono i tamponi obbligatori per tutti gli ospiti. Al momento chi effettua una crociera a bordo delle nostre navi viene sottoposto a 3 tamponi: uno 96 ore prima dell’imbarco, uno prima di salire a bordo, e un terzo a metà crociera. Poi c’è il monitoraggio della salute di ogni ospite, misure →



di igienizzazione straordinaria, il tracciamento dei contatti stretti, la riduzione della capacità massima delle navi, le escursioni protette che consentono a chi fa le escursioni a terra di restare all'interno della bolla di protezione. Per quanto riguarda la vaccinazione, a nostro avviso tutti gli equipaggi (sia cargo e crociere) e l'intera comunità marittima devono essere considerati lavoratori chiave per l'economia e quindi devono avere la priorità nelle liste di vaccinazione di tutto il mondo”.

#### **Quali saranno gli itinerari per il periodo estivo?**

“Quest'estate avremo 6 navi che navigheranno in Mediterraneo toccando ben 11 porti italiani, sia sul versante occidentale sia in quello orientale, dando in questo modo la possibilità a chiunque di poter partire dal porto più vicino a casa. In questi itinerari estivi del Mediterraneo le navi, oltre all'Italia, toccheranno anche Spagna, Francia, Malta, Grecia e Croazia. Inoltre, oltre alla nave già operativa in Gran Bretagna che però al momento è destinata solo ai cittadini inglesi, a partire dal 3 luglio avremo anche un'unità in Nord Europa per crociere settimanali alla scoperta di

Germania, Svezia ed Estonia”.

#### **Ad agosto arriverà MSC Seashore, la nuova nave più grande mai costruita in Italia: un motivo di orgoglio per il vostro gruppo.**

“MSC Seashore non sarà solo la nave più grande mai costruita in Italia, ma sarà anche quella più tecnologicamente avanzata, anche dal punto di vista dei sistemi per la riduzione dell'impatto ambientale. Se da un lato MSC Crociere è sempre alla ricerca di inserire a bordo nuove attività e nuovi spazi per arricchire ulteriormente l'esperienza della crociera, dall'altro per ogni nuova nave che entra in flotta ci impegniamo a trovare nuove soluzioni per avvicinarci al nostro obiettivo di lungo periodo di rendere le crociere a impatto zero. Poterlo fare insieme a Fincantieri, che nella costruzione delle navi da crociera è un'eccellenza a livello mondiale, è per noi naturalmente un motivo di orgoglio in più”. ■



Transforming our hydrogen expertise into your net-zero solutions.

Make it sure, make it simple.

[rina.org](https://rina.org)



# “La lunga marcia dei terminal crociere”

*I livelli pre Covid solo dal 2023. Di Marco: “Ma già alla fine di quest’anno prevediamo la ripresa”*

## Stazioni Marittime

**L**a ripartenza del settore crociere passa soprattutto da qui, la sfida della Stazione Marittima di Venezia è la sintesi della voglia di un comparto che prova a rivedere la luce. Le parole di Galliano Di Marco, Direttore Generale della società Venezia Terminal Passeggeri (VTPSpA) che gestisce la Stazione Marittima sono un messaggio forte e chiaro da parte di chi ha pagato un prezzo altissimo per l'emergenza sanitaria: “Le crociere sono state tra le più colpite. – spiega – Per il “sistema” Italia, il 2020 avrebbe dovuto rappresentare l’annus mirabilis: ci si aspettava di accogliere (per la prima volta in assoluto) oltre 13 milioni di passeggeri nelle banchine nazionali (+ 7% sul 2019) ed invece questo “nemico invisibile” ha ribaltato ogni più rosea aspettativa, restituendo a fine anno un quadro che mai ci si sarebbe aspettato dalla prima destinazione crocieristica del Mediterraneo per numero di imbarchi e passeggeri complessivamente movimentati: 640.000 crocieristi transitati, il 75% dei quali processati nel solo primo trimestre, un crollo verticale del 95% rispetto al 2019. Per quanto ci riguarda, come Venezia nel 2020 abbiamo perso il 100% del traffico, come neppure l’instabilità politica nei Balcani di fine anni Novanta era riuscita a fare. Ma non è stato solo il nostro scalo a soffrire, tutto l’Adriatico – che in larga parte dipende proprio da Venezia per l’offerta crocieristica nell’area – ha pagato un pesante dazio al contagio da coronavirus, chiudendo il 2020 con poco meno di 40.000 passeggeri complessivamente movimentati a fronte dei 5,6 M registrati nell’ultimo anno pre-pandemico (-99%)”.

Sono stati apprezzabili i tentativi di MSC e Costa

Crociere di tenere un canale aperto, ma la situazione era tale che diventava impossibile continuare”, spiega Galliano Di Marco.

Dovrà essere una rinascita graduale per le crociere, siamo entrati nella prima fase di questo percorso: “Prevediamo nella seconda parte del 2021 di ‘riprenderci’ una fetta di mercato grazie sia all’accelerazione impressa alle campagne di vaccinazione in Italia, in Europa ed oltre oceano (in primis, Stati Uniti), ma anche al progressivo allentamento delle restrizioni alla libera circolazione di persone. Poi nel 2022 ci sono già tantissime prenotazioni, mentre soltanto nel 2023 sarà possibile tornare ai livelli top del 2019”, continua ancora il manager. È l’inizio di una marcia lunga ma si guarda ai prossimi anni con rinnovato ottimismo e la consapevolezza che è possibile riprendere gradualmente fiato dopo gli effetti devastanti sul Covid. L’analisi del Direttore Generale si focalizza in particolare su quanto potrà accadere nel 2022 “dove pensiamo che il mercato avrà un forte impulso anche grazie agli americani, ci aspettiamo in questo senso un movimento importante. Del resto, sulla scorta delle crescenti prenotazioni e della progressiva ripresa di operatività da parte dei principali player del comparto, anche i più cauti analisti del settore prevedono che il prossimo anno il turismo delle “navi bianche” recuperi a livello globale non meno dell’80% dei volumi passeggeri registrati nel 2019. C’è una grandissima voglia di riacquistare una dimensione di normalità, che coniughi comunque il divertimento con la sicurezza e, da questo punto di vista, mai come questi tempi così →



instabili hanno dimostrato che scegliere una crociera è senza dubbio tra le esperienze più affidabili e protette disponibili sul mercato”.

Non è stato facile gestire questo ciclone che ha spazzato via, almeno nell'immediato, le prospettive di crescita di un settore che navigava verso isole felici, un comparto che prima della pandemia generava in Italia un impatto economico annuo di 14,5 miliardi di euro per circa 125.000 posti di lavoro attivati.

E anche le stazioni marittime inevitabilmente hanno dovuto fronteggiare un momento di crisi, inaspettato e pesantissimo: “Come Assiterminal, di cui sono vice presidente, abbiamo lavorato molto per cercare una soluzione concreta per aiutare le nostre realtà che hanno subito danni economici evidenti. Nel decreto Rilancio sono stati stanziati complessivamente circa 20 milioni di euro, un fondo ad hoc per le stazioni marittime.

A Venezia i nostri dipendenti erano in cassa integrazione, ma siamo riusciti grazie a tutti i nostri azionisti – Regione Veneto, compagnie di crociera e Aeroporto – ad integrare lo stipendio fino all'80%. Ci sembrava giusto stare vicino a loro in questa situazione e non perdere nessuno collaboratore a favore di settori meno colpiti dalla crisi pandemica.



***“Prima del covid il settore in Italia generava 14,5 miliardi e 125 mila posti di lavoro”***

*Galliano Di Marco*

I nostri dipendenti sono l'asset più importante dell'azienda, il motore della sua stessa competitività, con professionalità non facilmente reperibili né duplicabili. Ci consideriamo una famiglia e siamo orgogliosi di questo. Siamo un bel gruppo, in questi anni passati insieme abbiamo creato un team di eccellenza che vogliamo fare crescere ancora di più", continua Di Marco.

Si può rialzare il sipario, Venezia a giugno ha già accolto 'Orchestra' e 'Magnifica' di MSC e poi 'Deliziosa' e 'Luminosa' di Costa. C'è voglia di rilanciare una sfida, solo interrotta dal Covid: "Senza la pandemia avremmo chiuso il 2019 con numeri straordinari: almeno 1,9 milioni di crocieristi. Sicuramente sono cifre che quest'anno sono impossibili da raggiungere, ma l'importante è rimettersi in piedi e rimettere in motoun comparto che garantisce occupazione a oltre 4000 addetti.

E poi c'è da proseguire quel cammino finalizzato da un lato a ridurre la pressione sul canale della Giudecca

derivante dal transito delle navi da crociera, dall'altro preservare un comparto che rappresenta un'eccellenza non solo a livello locale, ma anche e soprattutto a livello nazionale. Non dimentichiamoci infatti che Venezia rappresenta il principale porto di imbarco italiano, il secondo a livello mediterraneo ed il terzo in ambito europeo. Con la sua capacità tecnico-nautica-ricettiva e l'efficienza e qualità dei servizi erogati essa rappresenta un ineguagliabile salotto e punto di riferimento per l'intero comparto.

Come Società, dal 2016 ad oggi, abbiamo presentato diversi progetti per togliere le navi di maggiori dimensioni dal canale della Giudecca, consapevoli della necessità di trovare un punto di equilibrio tra sviluppo economico, esigenze di tutela del territorio e tenuta sociale, ma il cambio di 4 governi in 5 anni ha bloccato ogni tentativo di trasformare questo elemento di crisi in una sfida organizzativa vincente. Ora stiamo lavorando con il nuovo Governo e siamo molto fiduciosi". ■



**TORNIAMO  
A VIAGGIARE,  
INSIEME.**

Scopri di più su [costa.it](https://www.costa.it) | Seguici su



**Costa**

# “I segnali della piena ripresa”

*Caronte & Tourist si prepara alla stagione: “Ci sono tutte le condizioni perché i volumi tornino ad essere quelli del pre Covid”*

## Traghetti

**S**i guarda al futuro con fiducia: “Ci sono tutte le condizioni perché i volumi di traffico tornino ad essere quelli del pre Covid”, spiega Tiziano Minuti, Human Resource Manager e responsabile della comunicazione del Gruppo Caronte & Tourist. Nell'immediato c'è un'estate che potrebbe portare segnali importanti verso la ripartenza definitiva mentre a lunga scadenza c'è un piano importante sulla flotta “che nei prossimi anni sarà rinnovata in gran parte”. E da Minuti anche l'invito per sviluppare in Italia “la creazione di professionisti del mare capaci di misurarsi con i temi dell'innovazione tecnologica”.

### **Quali sono le aspettative per l'estate 2021?**

“Come tutti, anche noi riponiamo grandi aspettative sulla prossima stagione estiva. La mitica “riapertura” - resa possibile dalla massiccia campagna vaccinale in atto - porta con sé la promessa di un turismo di prossimità del quale Caronte & Tourist spera di essere ancora una volta protagonista per un viaggio sicuro verso le meraviglie della Sicilia e delle sue Isole Minori”.

### **Ci sono previsioni sul possibile traffico per i prossimi mesi?**

“Parlare di previsioni è, allo stato, un po' azzardato. Ciò che possiamo dire è che ci sono tutte le condizioni perché i volumi di traffico tornino almeno a essere quelli del pre Covid. E le prime avvisaglie paiono dare

ragione a questa ipotesi”.

### **Come avete affrontato l'emergenza Covid e come sono cambiati i vostri piani?**

“Il Gruppo si è dotato di un Covid Team che ha coordinato tutte le iniziative di profilassi e tutela di dipendenti e passeggeri. Naturalmente abbiamo fatto i conti con il crollo dei traffici, per di più esogeno, originato cioè da provvedimenti di legge. Abbiamo affrontato l'emergenza comprimendo i servizi e stressando le turnazioni dei marittimi, intensificando le procedure di sanificazione e i controlli sull'applicazione delle distanze di sicurezza, dell'utilizzo della mascherina e dei detergenti antivirali. Insomma, per dirla con una parola abusata, abbiamo dimostrato resilienza in un periodo durissimo. Contiamo di uscirne rafforzati”.

### **Il settore traghetti ha ricevuto sostegni da parte del Governo durante la pandemia?**

“Il comparto marittimo è stato a lungo trascurato dalle politiche nazionali. Solo nell'ultima fase del governo Conte sono stati previste alcune provvidenze - in termini soprattutto di sgravi fiscali e contributivi - che hanno lenito, ma non certo antidatato gli effetti drammatici della pandemia”.

### **Sono previsti investimenti sulla flotta?**

“La “nuova Elio” e altre due navi, da utilizzare nelle

**“Siamo da sempre favorevoli alla costruzione del Ponte sullo Stretto”**



*Tiziano Minuti*

rotte delle Isole Minori e anch'esse ecocompatibili, sono in fase di commessa. Nei prossimi anni gran parte della flotta del Gruppo sarà rinnovata”.

### **Il settore traghetti in Italia come può fare per ripartire?**

“Individuiamo tre possibili coordinate: costruzione

di navi nuove, ecocompatibili, agili e manovriere; creazione di una leva di professionisti del mare, capaci di misurarsi coi temi cogenti dell'innovazione tecnologica, della normativa galoppante, della tutela dell'ecosistema marino; approdi/porti moderni e accoglienti”.

### **Ponte sullo Stretto, qual è la vostra posizione?**

“Siamo da sempre favorevoli alla costruzione del manufatto stabile, consapevoli del fatto che laddove sono stati costruiti ponti un'ampia quota di trasporto è rimasta affidata al traghettamento, E poi, in caso di costruzione, le nostre navi sarebbero la naturale piattaforma logistica del cantiere”. ■



# “Con Mega Regina dimostriamo la volontà di continuare a crescere”

Nei suoi 177 metri di lunghezza, 28 metri di larghezza e 6 ponti praticabili, il ferry può accogliere 2.500 passeggeri

## Traghetti

L'estate della ripartenza per riprendere gradualmente la strada verso la normalità dopo la fermata ai box causa Covid. Anche il comparto dei traghetti ha voglia di svoltare dopo gli ostacoli di un'emergenza sanitaria che ha colpito duro il settore: “La crisi pandemica ha costretto la compagnia ad adattare la capacità offerta alle esigenze di mercato e dei mercati, riducendo di conseguenza la frequenza su tutte le linee e riprogrammando tutta la flotta”, spiega Cristina Pizzutti, responsabile comunicazione e marketing di Corsica Sardinia Ferries.

Siamo entrati nel cuore del 2021, che deve aprire le porte alla sterzata decisiva dopo questi mesi che hanno segnato il business dei traghetti: “Se quest'anno si potrà già recuperare una parte del traffico del 2020? Purtroppo no, sarà sicuramente una stagione ridotta, a causa della perdita del

traffico primaverile, ma con buone prospettive di riempimento per i mesi di luglio e agosto e, si spera, anche settembre”, sottolineano ancora dalla compagnia. La prospettiva per rivedere quei livelli di traffico pre-Covid? “L'auspicio è quello di tornare ai numeri del 2019 già nel 2022”, spiega Pizzutti.

Sono giorni importanti per il gruppo, infatti da luglio sarà operativo a Vado Ligure il nuovo traghetto ‘Mega Regina’: dotata di filtri per l'abbattimento delle emissioni di ossidi di azoto, che saranno ridotte del 60%, la nave è già equipaggiata per il collegamento alle banchine (cold ironing) e avrà il minor consumo di carburante per carico trasportato dell'intera flotta. Nei suoi 177 metri di lunghezza, 28 metri di larghezza e 6 ponti praticabili, il Mega Regina può accogliere 2.500 passeggeri e raggiunge una velocità di crociera di 20.5 nodi. Le cabine sono 840, interne, esterne, Lusso e “dog friendly” dedicate agli amici a 4 zampe. “Questa novità rappresenta la volontà di continuare ad investire nella direzione della transizione ecologica e della riduzione dell'impronta ambientale delle nostre attività. La Mega Regina affiancherà le altre unità della flotta e toccherà molti porti, servendo quasi tutte linee della compagnia e sarà impiegata in base alle esigenze del mercato, che è in costante e rapida evoluzione”, continua responsabile comunicazione e marketing di Corsica Sardinia Ferries

**“Abbiamo diverse cabine “dog friendly” dedicate agli amici a 4 zampe”**



Cristina Pizzutti



che annuncia gli itinerari per l'estate: "Sardegna, Corsica e Isola d'Elba sono le destinazioni servite dalla Compagnia, in partenza dall'Italia". Mentre dal 12 giugno operativo l'HSC Corsica Express Three sulla linea Piombino/Portoferraio, con una programmazione che prevede fino a 5 partenze al giorno da e per l'isola, in alta stagione. L'estate per costruire la ripresa sempre con la massima attenzione con rigorosi protocolli anti covid per i clienti e il personale: "Corsica Sardinia Elba Ferries assicura l'osservanza dei protocolli anti-contagio su tutte le navi della flotta e ha attuato tutte le misure impartite dalle Autorità Governative, Sanitarie e Marittime, per garantire il benessere dei suoi passeggeri e dei suoi equipaggi. I locali vengono

igienizzati, seguendo una precisa procedura e utilizzando prodotti specifici e approvati, così come le superfici e gli arredi, che sono puliti con cura e puntualità", evidenzia la responsabile della comunicazione e marketing della compagnia. ■



# “Dal settore militare agli yacht la pandemia non ferma i nostri progetti”

*Guardiamo al futuro: ci stiamo orientando maggiormente verso la progettazione di unità full electric*

## Cantieri

**P**aolo Duò è presidente del Cantiere Navale Vittoria.

### Da dove si riparte in questo 2021 per convivere col Covid?

“Più che ripartire, proseguiremo all’insegna della prevenzione e della massima attenzione verso la salute e la sicurezza dei nostri lavoratori con l’auspicio che, grazie alla prosecuzione della campagna vaccinale, la convivenza col virus sia piuttosto breve a vantaggio della salute collettiva e dell’economia. In questo anno, durante il quale la nostra attività produttiva non si è mai fermata, abbiamo dimostrato di aver seguito protocolli sanitari efficaci. Negli ultimi mesi abbiamo deciso di implementare il sistema di controllo della diffusione del virus attraverso lo screening bisettimanale su base volontaria del personale”.

### Proviamo a fare un bilancio del 2020: quali sono state le difficoltà maggiori che avete riscontrato?

“La nostra azienda non ha vissuto particolari difficoltà, nonostante il periodo. Anzi: il 2020 ci ha visti protagonisti di una nuova avvincente sfida. Grazie all’impegno della quarta generazione della nostra famiglia, abbiamo lanciato un nuovo brand, Vittoria Yachts. Ci siamo aperti ad un nuovo mercato applicando tutto il know how maturato nel settore

militare e civile. Stiamo già lavorando alla realizzazione del nostro primo motoryacht firmato Sergio Cutolo. Sempre nello stesso anno abbiamo consolidato la nostra collaborazione con la Guardia di Finanza italiana aggiudicandoci la commessa per la costruzione del primo pattugliatore d’altura green dal valore di oltre 32 milioni di euro e abbiamo ultimato le prime due unità SAR classe 300 per la Guardia Costiera italiana”.



Paolo Duò

**“Abbiamo consolidato la nostra collaborazione con la Guardia di Finanza”**

### Come si sviluppa il progetto di Monfalcone?

“Siamo sempre stati legati alle nostre origini territoriali, ma per motivi logistici e di opportunità di sviluppo abbiamo deciso di estendere la nostra presenza oltre il territorio di riferimento. Stiamo lavorando alla creazione di un nuovo hub produttivo nella zona portuale di Monfalcone che, appena ultimato, sarà dedicato principalmente al completamento e all’allestimento dei nostri yacht

e al refitting di navi e yachts”.

### **Su quali nuovi business volete puntare per il futuro?**

“Sicuramente, grazie ai costanti investimenti in Ricerca e Sviluppo che ci consentono di innovare continuamente i nostri prodotti, continueremo a concentrarci sul nostro core business: le imbarcazioni paramilitari, da lavoro e commerciali coniugando sostenibilità e massime prestazioni. Va in questa direzione, per fare un esempio, la nostra prima imbarcazione del tipo High Speed Craft per Navigazione Libera del Golfo di Napoli. Insieme alla tradizione, nel nostro futuro c’è lo sviluppo del comparto dedicato allo yachting”.

### **Il vostro gruppo sta diventando sempre più green e sostenibile: quali sono le linee guida?**

“Negli ultimi anni la nostra azienda è stata interessata da un processo di crescita e abbiamo ritenuto, soprattutto in questo momento così peculiare, in cui il mondo sta fronteggiando un’emergenza che ha

scoeso le economie globali e la quotidianità di ognuno, di dover rafforzare l’impegno per la sostenibilità, avviando un piano concreto di iniziative per sistematizzare in tal senso la nostra attività. Abbiamo deciso di adottare misure importanti sia per quanto riguarda il nostro stabilimento produttivo, che è stato efficientato, sia per quel che riguarda il processo di gestione degli scarti delle nostre produzioni, assoggettandoli a un riciclo completo. Non solo, nel progettare e costruire le nostre unità ci stiamo orientando maggiormente verso la progettazione di unità full electric”.

### **Siete specializzati nelle imbarcazioni militari, quali sono i prossimi progetti in cantiere?**

“Il progetto più impegnativo al quale abbiamo e stiamo lavorando è la costruzione dell’Offshore Patrol Vessel P71 da 75 metri per le forze armate maltesi. Abbiamo già varato l’imbarcazione e stiamo procedendo alle ultime realizzazioni per poter procedere molto presto alla consegna”. ■



# “Visentini, eccellenza italiana al servizio dello shipping globale”

*Un passato importante e un presente consolidato con quattro navi ro-ro passeggeri costruite dal 2019 ad oggi. Ed entro il 2024 altri due gioielli usciranno dagli stabilimenti*

## Cantieri

Una storia iniziata dalla volontà dei fratelli Francesco e Attilio Visentini di creare un cantiere navale che diventasse un punto di riferimento. Missione compiuta: un portafoglio clienti in tutto il mondo e uno sguardo al futuro puntando sempre di più all'innovazione tecnologica.

Dal 1950 il cantiere navale Visentini ha costruito quasi 200 navi di varie misure e dimensioni. Iniziando la sua attività con la realizzazione di chiatte galleggianti per uso fluviale passando da piccole navi da carico secco da 1350 tonnellate e cisterne per trasporto idrocarburi da 1300 tonnellate a piattaforme per la Micoperi fino a bacini galleggianti e rimorchiatori per la Marina Militare. Nel 1978 viene costruita la prima nave ro-ro 'Bridge' per la Caronte ed è in questo tipo di navi che il

cantiere si specializzerà arrivando a costruirne diverse di dimensioni sempre maggiori.

Una storia importante e un presente consolidato con quattro navi ro-ro passeggeri costruite dal 2019 ad oggi. Ed entro il 2024 altri due gioielli usciranno dai cantieri Visentini. C224 e C225 sono state consegnate nel gennaio e luglio 2019, due unità gemelle per Balearia ed anche la prima nave a propulsione dual fuel (metano e diesel) nella storia del cantiere.

Un anno prima, esattamente nel dicembre 2018, viene effettuato presso il VTP di Venezia il primo bunkeraggio Lng secondo i più recenti standard internazionali per Gas Fuelled Ships.

Nel 2020 e nel 2021 invece si è alzato il sipario sulle C229 e C230 per la Visemar: con una lunghezza di





circa 204 metri e circa 33000 tonnellate di stazza lorda sono le due unità gemelle più grandi mai costruite dal cantiere ma un record che sarà superato a breve. Entrambe sono in grado di bruciare diesel o olio combustibile ad alto tenore di zolfo perché dotate di impianto di pulizia fumi di tipo “open loop” ma predisposto per diventare tipo “closed loop” con possibilità di navigare in “zero discharge mode”. La C230 ha installato anche il prototipo in scala 1:3 di una “wing sail module” per sfruttare l’energia del vento ed abbassare i consumi (progetto NAOS design e Concrane). Il futuro è già dietro l’angolo perché nel 2022 sarà consegnata la C238 a Corsica Linea e nel 2024 sarà costruita la C237: una nuova generazione di traghetti conformi alle più recenti normative Solas e con la notazione addizionale di classe RINA: Safe return to port. Questi traghetti sono stati progettati

per essere una nuova piattaforma flessibile in grado di soddisfare le esigenze dei clienti: dal numero di cabine, alla superficie totale delle aree pubbliche passando per requisiti di carico e scarico ro-ro ma anche il tipo di propulsione. La C238 è nave dual fuel (metano+diesel) con serbatoi LNG da circa 500m<sup>3</sup>: ha una lunghezza di circa 206 metri, 28 metri di larghezza e circa 38000 tonnellate di stazza lorda sarà nave più grande costruita dal cantiere. ■

## **Gancio Editore S.r.l.**

**Direttore Responsabile**

**Vito de Ceglia**

[direttore@shipmag.it](mailto:direttore@shipmag.it)

**Redazione**

[redazione@shipmag.it](mailto:redazione@shipmag.it)

**Marketing e pubblicità**

[marketing@shipmag.it](mailto:marketing@shipmag.it)

[www.shipmag.it](http://www.shipmag.it)

 ShipMag

 ShipMag

 mag\_ship

 Redazione SHIPMAG