

# ECONOMIA & MARITTIMO

## LA GIORNATA SUI MERCATI

FTSE MIB	27.287	-0,80%
FTSE ITALIA	29.028	-0,72%
EURO/DOLLARO	1.0595	-0,32%
DOW JONES	32.417	-1,12%
NASDAQ	14.180	-0,50%

A TARANTO LA CONFERENZA ANNUALE DELL'INDUSTRIA DI SETTORE CON LE PREVISIONI DI TRAFFICO PER IL 2024. ITALIA REGINA DEL MEDITERRANEO

## Crociere, il sorpasso del Lazio «Liguria penalizzata dai cantieri»

Nel 2024 calo dei passeggeri a Genova, La Spezia e Savona: «Pesa anche il rischio saturazione»

Alberto Quarati  
INVIATO A TARANTO

«Il triennio post pandemico si è concluso, e il 2023 si chiuderà a livello globale con 31,5 milioni di passeggeri trasportati dalle navi da crociera, oltre il record del 2019. I passeggeri italiani saranno oltre un milione, record assoluto - dice Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, presentando a Taranto i nuovi dati dell'Italian Cruise Watch in occasione dell'Icd, la conferenza annuale nella quale l'industria crocieristica italiana tasta il polso del mercato -. A fine anno i passeggeri in Italia saranno 12,9 milioni, oltre il 40% in più rispetto al 2022». Civitavecchia è il primo porto italiano con 2,9 milioni, Napoli si assesta di nuovo sopra Genova con 1,55 milioni (perdendo il 6%), contro 1,50 (+3%) del capoluogo ligure, tamponato da Palermo (al suo record, un milione) ma la Liguria rimane con l'apporto di Savona (780 mila passeggeri, +15,4%) e La Spezia (+2,3%) come prima regione italiana, seconda per toccate nave.

### PRESSING SULLA GRECIA

Nel Mediterraneo, oggi l'Italia è il Paese che muove più crocieristi, ma l'avanzata delle altre destinazioni si fa sentire: se nel 2019 i porti italia-



Una nave Costa nel porto di Savona

**13,1**  
milioni, i passeggeri  
in Italia nel 2024.  
+1,8% rispetto all'anno  
precedente

**1,3**  
milioni, i passeggeri  
a Genova l'anno  
prossimo, un calo  
dell'8% sul 2022

**-10,3%**  
il calo previsto  
l'anno prossimo  
a Savona.  
-1,3% a La Spezia

ni della Top 20 mediterranea (che raccoglie il 68% del traffico passeggeri nell'area) erano 11, a fine 2023 saranno otto. Civitavecchia è al secondo posto (il primo scalo è Barcellona con 3,1 milioni di passeggeri), seguita da Napoli

(quinta), Genova (sesta), Palermo (decima), Savona e La Spezia (13esima e 14esima) seguite da Messina e Livorno, mentre Trieste esce dalla classifica. Due gli elementi di preoccupazione: il primo è la chiusura di Venezia, che sta

spostando la polarizzazione delle rotte sul Pireo, come sottolineato da Luigi Merlo, presidente della commissione Crociere di Assarmatori: «E il problema sarà sempre maggiore, man mano che aumenteranno le restrizioni sul

carburante, perché le navi tenderanno a ridurre i percorsi», tagliando progressivamente l'Adriatico settentrionale. Il secondo elemento è l'addizionale comunale sull'accosto delle navi da crociera, presente nell'ultima bozza della legge di Bilancio. Fino a tre euro a passeggero per ogni accosto: «Si tratta di una bozza, speriamo non si concretizzi - dice Roberto Ferrarini, responsabile Terminal e porti di Costa -. Sarebbe un elemento di penalizzazione per tutto il sistema Italia».

### 2024, IL CASO LIGURIA

In Italia nel 2024 i passeggeri saranno 13,1 milioni (+1,8%) e Genova farà 1,3 milioni di passeggeri (-8%), Napoli allungherà il passo sul capoluogo ligure (1,6 milioni) e il Lazio con oltre tre milioni di passeggeri a livello di traffico regionale supererà la Liguria, complice non solo il calo di Genova, ma anche quello di Savona (-10,3%) e La Spezia (-1,3%).

«Si tratta di scostamenti ridotti - commenta di Cesare -. Ma se questi numeri possono servire da sprone per la Liguria, ben venga. Ricordiamoci però che il prossimo anno il movimento dei crocieristi sarà in assestamento, la crescita sul 2023 sarà modesta, e non è un male: il settore ha bisogno di consolidarsi, le in-

frastrutture di adeguarsi. Altrimenti la qualità del servizio crolla, e questo non lo vuole nessuno».

In effetti, il calo del 2024 è stato messo in conto dai porti liguri. A Genova, spiega Alberto Minoia, amministratore delegato delle Stazioni marittime, dopo un 2023 da record, il decremento nei prossimi mesi è spiegato dalla presenza di tre grossi cantieri all'interno del terminal: «L'installazione dell'elettrificazione di banchina, l'allungamento a 380 metri di Ponte dei Mille Levante, e la riqualificazione della Stazione Marittima, con 6.000 metri quadrati di aree in più. Diciamo che con queste attività in corso, non abbiamo spinto per doppiare il record». Leonardo Massa, direttore generale per l'Italia di Msc Crociere, che ha il suo maggiore porto a Genova, spiega che la com-

### «L'addizionale comunale sugli accosti delle navi farà perdere competitività al Paese»

pagnia continuerà a garantire il 70% circa del traffico di Stazioni marittime, «senza togliere una nave, anzi, portandone sempre di nuove». Costa Crociere, terminalista a Savona, spiega la flessione del prossimo anno con lo spostamento di alcune toccate proprio a Genova, mentre alla Spezia c'è in effetti «un tema di saturazione» - spiega Daniele Ciulli, direttore generale della Spezia & Carrara Cruise Terminal -. Oggi disponiamo di un accosto e mezzo, e il terminal ha espresso il massimo delle sue potenzialità. A muovere i numeri bastano poche navi, io penso che nel 2025, a lavori finiti del nuovo terminal, potremo superare quanto fatto quest'anno».

La dirigente Clia Marie Caroline Laurent: «Via agli investimenti»

## Carburanti puliti, gli armatori «Dagli scali ci aspettiamo di più»

### IL CASO

TARANTO

Dele 44 navi da crociera in consegna da qui al 2028, si legge nell'Italian Cruise Watch presentato a Taranto, il 48,8% sono alimentate a carburante tradizionale. Un terzo potranno funzionare anche col gas naturale liquefatto o Gnl, il 6% potranno sfruttare l'idrogeno, il 4,8% opereranno con Gnl e con idrogeno, una componente residuale sfrutterà altre tecnologie (metanolo, bio-metanolo

oppure esclusivamente idrogeno, senza uso del bunker tradizionale).

Relativamente al metanolo verde, la Norwegian Cruise Line ha concordato con Fincantieri la modifica dei contratti sulla costruzione delle ultime due unità previste tra 2027 e 2028, che saranno realizzate per consumare questo tipo di carburante, in aggiunta al bunker tradizionale. Ma prima di Ncl, saranno nel 2024 Tui Cruises con "Mein Schiff 7" e nel 2025 Disney Cruise Line con la ex "Global Dream" a introdurre le prime navi da crociera predisposte per il metanolo, sempre in ag-

giunta al gasolio tradizionale. Anche Costa Crociere, tramite un accordo con Proman, azienda di riferimento nella produzione di metanolo, punta alla transizione della flotta esistente, oltre che di quelle nuove.

Sul fronte idrogeno, dopo la "Neptune" della Viking, prima nave da crociera con un modulo sperimentale di celle a combustibile, Fincantieri e la compagnia svizzera hanno riprogettato la configurazione delle navi in consegna dopo il 2024 perché possano accogliere serbatoi di idrogeno di maggiori dimensioni e sistemi di celle a combustibi-

**MARIE CAROLINE LAURENT**  
DIRETTORE PER L'EUROPA  
CLIA

Noi facciamo la nostra parte, ma oggi meno del 2% delle banchine di tutto il mondo è elettrificata

le. Il secondo passo sarà lo sviluppo di un sistema a idrogeno con una potenza complessiva di circa 6-7 megawatt.

In questa direzione va anche Explora Journeys (Msc), che ha stretto un accordo con la Fincantieri per dotare le ultime due unità della flotta, "Explora V" e "Explora VI" in consegna rispettivamente nel 2027 e 2028 - già alimentate a Gnl - di una cella a combustibile a idrogeno con potenza 6 megawatt.

Insomma, «le compagnie - spiega Marie Caroline Laurent, direttore Europa della Clia, l'associazione globale di settore - stanno facendo la loro parte. Con i produttori di carburanti e di motori, abbiamo 32 progetti pilota sperimentali in corso. Stiamo investendo e lavorando oggi nelle nuove tecnologie di propulsione perché queste siano domani disponibili sul larga scala. Per le 44 navi che saranno varate nei

prossimi cinque anni, le compagnie stanno investendo oltre 58 miliardi».

Una risposta indiretta anche al recente rapporto della società di analisi Umas, secondo la quale gli obiettivi ambientali dell'Icma al 2030 sono irraggiungibili e le compagnie di navigazione fanno troppo poco.

«Noi - dice il direttore Europa della Clia - vogliamo continuare a costruire un futuro florido per tutti. Però dobbiamo lavorare insieme, specie sulla sostenibilità. Abbiamo bisogno degli investimenti perché i porti sviluppino sistemi di elettrificazione a terra, tanto più che oggi meno del 2% delle banchine di tutto il mondo è elettrificata. Abbiamo bisogno di sviluppare depositi e infrastrutture perché i carburanti del futuro possano essere effettivamente utilizzati».

AQUA

© FOTOGRAFIA/STUDIO