

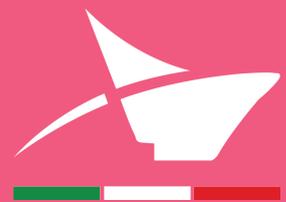
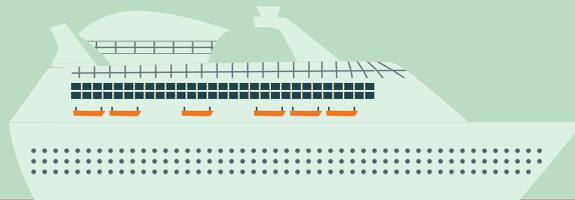


MAGAZINE

il Messaggero Marittimo



11 to 13 September 2019
Hamburg, Germany



ASSOporti
ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI

STAND 208

Livorno, Port for Tuscany



www.portodilivorno2000.it


porto di livorno
2000

SUMMARY

4

PREFACE

8

CRUISES

CIVITAVECCHIA
INCREASINGLY
LEADING

13

CRUISE
PASSENGERS

ALL THEY WANT

19

NOVEMBER

OPENING OCEAN
CAY MSC
MARINE RESERVE

23

GRIMALDI
GROUP

THE MOST LOVED
BY ITALIAN
PASSENGERS

26

ADSP
MAR DI SICILIA
OCCIDENTALE

STRATEGIC
INVESTMENTS

31

THE ITALIAN
ECONOMY

TRAVEL
ON THE CRUISE

36

COSTA
CROCIERE

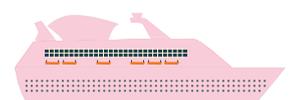
ITS SECOND
LNG-FUELED SHIP

42

CRUISE
DAY

INTERVIEW WITH
FRANCESCO DI CESARE

3



prefazione



Un modo per concedersi una vacanza diversa e per tuffarsi, in qualche modo, nel mondo di un lusso ormai non più prerogativa di una clientela in maggioranza privilegiata, magari... matura e oggi posto sempre di più alla portata di tutte le tasche e apprezzato e goduto da utenti di ogni età e di quasi ogni ceto sociale, praticamente in ogni stagione dell'anno.

Stiamo parlando, naturalmente, del "favoloso" mondo delle crociere, un settore da diversi anni in costante ascesa di mercato e oggetto di sorprendenti innovazioni tecnologiche che celebra quest'anno ad Amburgo la propria presenza sugli scenari del mondo nel consueto appuntamento (il decimo) dei tre giorni del Seatrade Europe - Cruise and River Cruise Convention. L'appuntamento, divenuto un classico, in cui, sostanzialmente tutte le compagnie armatoriali si incontrano per confrontarsi e per mostrare le ultime e spesso strabilianti novità, costituiscono occasione per presentare navi sempre più grandi e in grado di trasportare quantità sempre maggiori di vacanzieri in condizioni di completo comfort a costi sempre più contenuti.

La manifestazione, come nessun'altra anche di altri generi, fa nascere alleanze e collaborazioni fra operatori internazionali appartenenti ad ogni settore del vasto universo della produttività che costituisce lo smisurato corollario che contorna il fenomeno delle crociere. Seatrade Europe è lo specchio più nitido in cui viene a riflettersi un'industria crocieristica che in Europa genera utili per una sessantina di miliardi (rapporto Clia, associazione internazionale del settore) e che, dal 2015, ha dato lavoro ad almeno 43 mila dei 400 mila addetti erogando stipendi per più di 13 miliardi in divisa europea.

L'Italia, con 13,2 miliardi di fatturato (27,6% su un totale di 48 miliardi) e quasi 120 mila occupati, continua ad attestarsi nelle primissime posizioni del vecchio continente che, dopo gli Usa, rappresenta il secondo mercato mondiale della specialità. Il nostro Paese, inoltre si distingue per l'età media più bassa (42 anni) dei suoi crocieristi e, spesso (va detto con giustificato orgoglio), anche per la media del loro livello culturale. Quello delle crociere è uno dei pochissimi settori riguardo al quale nell'arco del prossimo decennio si può ragionevolmente pronosticare addirittura un raddoppio del giro di affari e già da adesso, secondo il Cruise Industry News Annual Report 2017-2018, il comparto è

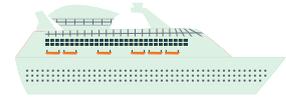


pronto per mettere a segno un incremento di oltre 37 miliardi di dollari grazie anche ad offerte sempre più allettanti, accompagnate dall'entrata in esercizio di navi nuovissime.

I primi mesi di quest'anno mostrano già una evidente tendenza al più che completo riassorbimento delle perdite registrate nel 2017. Il Mediterraneo, con in testa l'Italia, è la meta più ambita dopo i Caraibi e continua ad essere fra gli obiettivi più ricercati dai turisti del mare di tutto il mondo, un fattore sicuramente positivo, specialmente per l'economia delle nostre aree più frequentate dalle crociere, a cominciare da Civitavecchia (quasi 2,5 milioni di pax, superata, di poco, solo da Barcellona), a Venezia (1,5 milioni), Napoli (1,05 milioni) fino all'ultimo degli oltre settanta porti che nel bel Paese sono obiettivo delle love boats, totalizzando la bella somma di quasi 12 milioni di passeggeri. La ricchezza che deriva all'Italia dal turismo crocieristico è spinta ed accresciuta in modo sostanziale dalla capacità dei nostri cantieri di costruire navi da crociera fra le più belle e

tecnologicamente più avanzate del mondo, autentiche manifestazioni viaggianti di uno stile che non si inventa né è facile imitare, caratterizzato dall'elegante purezza delle forme, dalla raffinatezza degli allestimenti interni e da soluzioni ingegneristiche originali ed invidiate che le rendono assolutamente uniche come la storia straordinaria da cui derivano e di cui sono espressione, grazie alla quale, nei primi tre mesi del 2019, la cantieristica italiana è risultata la terza nel mondo per numero di contratti stipulati secondo il parametro Tslc, cioè il calcolo della media fra il volume, la capacità di carico e gli investimenti nella produzione della nave. Se si tiene conto dell'agguerritissima concorrenza che la cantieristica dell'Europa orientale e dell'estremo Oriente sviluppa specialmente sui costi, si tratta di un risultato tutt'altro che trascurabile che, al di là delle implicazioni meramente economiche, deve riempirci di soddisfazione e renderci assolutamente orgogliosi.

preface



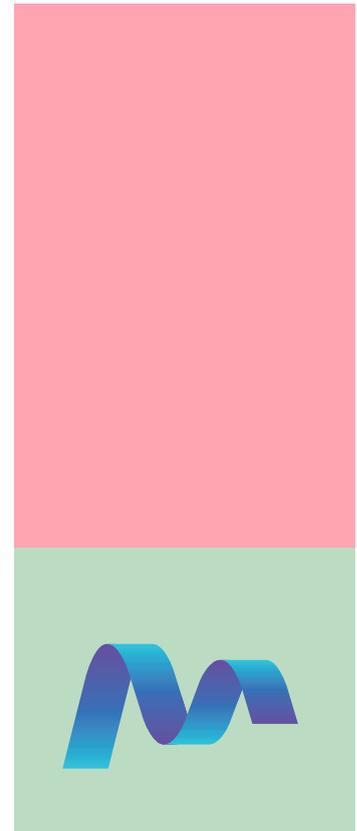
It is a way to enjoy a different vacation and dive, somehow, into the world of luxury, which is no longer the prerogative of a privileged and maybe middle-aged clientele, but today is increasingly within everybody's reach, appreciated and enjoyed by people of all ages and almost every social class in any season.

We are, of course, talking about the fabulous world of cruises, which has been steadily increasing for several years and renovated through amazing technological innovations. Again in 2019 the sector celebrates its presence on the world scene in the traditional 3-day event of the Seatrade Europe – Cruise and River Cruise Convention - in Hamburg. Making its 10th year, the fair has become a classic, where all the ship-owners meet to exchange ideas and show the latest and often surprising innovations and products. It is the occasion to show larger and larger ships, which can carry more and more holidaymakers in comfort at lower and lower costs.

The event, like no other, establishes alliances and partnerships among international operators from across every industry sector. Seatrade Europe is the clearest mirror, which reflects the cruise industry that generates about 60 billion euros profits in Europe according to the CLIA (international cruise industry trade association) and has been providing jobs for at least 43.000 people out of 400.000 operators in the sector since 2015, paying salaries for more than 13 billion euros.

With its 13.2 billion revenue (27.6% out of 48 billion) and almost 120.000 employed people, Italy is still filling the top positions among the countries of the Old Continent, which is the second largest world market of the sector after USA. Besides, our country stands out for the lowest average age of its cruise passengers (42 years) and often for their average cultural level. And this must be said with justified pride.

It can be reasonably expected that the cruise industry, as very few other sectors, will even double its turnover over the next decade and according to the Cruise Industry News Annual Report 2017-2018 it is now ready to increase its business by



more than 37 billion dollars thanks to more and more tempting offers and brand new ships.

The first months of this year already show an evident tendency to totally absorb the losses for 2017.

The Mediterranean Sea, and above all Italy, is the most coveted destination after the Caribbean and is still the most sought-after place for the sea tourists from all over the world.

This is certainly a positive factor especially for the economy of the Italian areas with a higher volume of cruisers, starting from Civitavecchia (almost 2.5 million passengers, slightly exceeded only by Barcelona), then Venice (1.5 million), Naples (1.05 million) up to the last of the over seventy Italian ports, which are the destinations of love boats. All together, they have reached the considerable amount of about 12 million passengers.

The Italian wealth generated by cruise tourism has been significantly increased by the ability

of our shipyards to build cruise ships that are among the most beautiful and technologically advanced vessels all over the world.

With their elegant and pure shapes, fine interior fittings, and original and envied engineering solutions that make them unique, cruise ships are authentic manifestations of a style that cannot be invented or easily counterfeited.

Besides, thanks to its extraordinary story, in the first three months of 2019 the Italian shipbuilding industry has been the third in the world for number of agreed contracts in accordance with the parameter TSLC, i.e. calculation of the average of volume, load capacity and investments in the shipbuilding.

If we take into account the very fierce competition from Eastern Europe and Far East especially regarding costs, the result is far from negligible and, beyond purely economic implications, we should be extremely satisfied and proud of it.



CROCIERISMO

CIVITAVECCHIA SEMPRE PIÙ LEADER



Civitavecchia, conosciuto nel mondo come il porto di Roma, quest'anno supererà la soglia dei 2,5 milioni di crocieristi, cifra che, secondo le previsioni, continuerà a crescere anche nel 2020 e negli anni successivi.

“Il dato significativo – spiega Francesco Maria di Majo, presidente dell’Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale - riguarda l’affermazione di Civitavecchia come home port, ovvero come porto di imbarco/sbarco dei crocieristi e non solo come porto di transito. Nel 2019, infatti, è previsto oltre un milione di crocieristi nel cosiddetto “turn around” e ciò comporterà ulteriori vantaggi visto il maggiore indotto prodotto dagli sbarchi/imbarchi rispetto ai semplici transiti di passeggeri. Si tratta, quindi, di un segnale positivo per l’economia locale, poiché i crocieristi che partiranno e concluderanno la crociera nel nostro scalo potrebbero decidere di tratte-



FRANCESCO MARIA DI MAJO
Presidente
AdSp mar Tirreno
centro-settentrionale



nersi qualche giorno in più per visitare le straordinarie bellezze naturali e storico-artistiche del territorio, contribuendo così al rilancio delle attività commerciali”.

Anche nel settore crocieristico, l’Authority portuale continua, inoltre, la sua politica verde orientata ad una maggiore efficienza ambientale ed energetica “premiando” gli armatori che scelgono tecnologie avanzate in tema di riduzione delle emissioni in atmosfera delle navi con incentivi che riducono i costi relativi al conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi. “Tra le tecnologie eco-sostenibili “premiare” c’è anche il Gas Naturale Liquefatto (GNL)” - spiega il presidente di Majo. “Tali incentivi sono stati già applicati alla nuova nave crociera della Carnival, l’Aida Nova, alimentata con il GNL che, dallo scorso 22 Aprile, scala settimanalmente il nostro porto”. “Questa tecnologia, ovvero questo combustibile pulito, rappresenta un’opportunità per fare del mare nostrum e

delle nostre coste luoghi sempre più puliti e attrattivi e Civitavecchia è uno dei primi porti in Italia ad aver adottato una misura simile, anticipando i contenuti della revisione della direttiva europea PRF (Port Reception Facilities) sul “green charging” associato al ciclo dei rifiuti prodotti a bordo nave, con i conseguenti vantaggi ambientali per la città di abbattimento delle polveri pari al 99% ed una riduzione del 25% di CO2”, conclude il presidente dell’AdSp.

Ai numeri di Civitavecchia occorre aggiungere anche quelli dell’altro scalo laziale, il porto di Gaeta che, per la sua posizione geografica, le bellezze naturali, artistiche, architettoniche e storiche, costituisce un enorme potenziale per lo sviluppo del traffico crocieristico. Per il 2019 è previsto, infatti, l’arrivo di 18 navi per un totale di 6 mila passeggeri.



**PER LE TUE
VACANZE
USA LA TESTA.**

CON CORSICA FERRIES E SARDINIA FERRIES
AVRAI UN SOLO PENSIERO: **GODERTI LE VACANZE.**

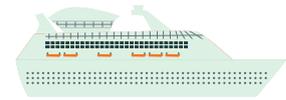


corsica ferries  **sardinia ferries**

www.corsicaferries.com - www.sardiniaferries.com e nelle agenzie di viaggi

CRUISES

CIVITAVECCHIA INCREASINGLY LEADING



Civitavecchia, known worldwide as the port of Rome, this year will exceed the threshold of 2.5 million cruise passengers, a figure which, according to forecasts, will continue to grow even in 2020 and subsequent years. "The significant figure - explains Francesco Maria di Majo, president of the Port Authority of the Northern Center of the Tyrrhenian Sea - concerns the assertion of Civitavecchia as a home port, or rather as a port of embarkation / disembarkation for cruise passengers and not only as a port of transit . In 2019, in fact, more than one million cruise passengers are expected in the so-called "turn around" and this will entail further advantages given the greater induced product from embarkation / embarkation compared to simple passenger transits. It is therefore a positive sign for the local economy, as the cruise passengers who will depart and finish the cruise in our port may decide to spend a few more days to visit the extraordinary natural and historical-artistic beauties of the area, thus contributing to the relaunch of commercial activities ". Also in the cruise sector, the Port Authority continues, moreover, its green policy oriented to greater environmental and energy efficiency "rewarding" the owners who choose advanced technologies in terms of reduction of emissions into the atmosphere

of ships with incentives that reduce costs relating to the delivery of ship-generated waste. "Among the eco-sustainable technologies" awarded "there is also Liquefied Natural Gas (LNG)" - explains the president di Majo. "These incentives have already been applied to the new cruise ship of Carnival, Aida Nova, fueled by the LNG which, since last April 22°, wick approaches our port weekly". "This technology, it's a clean fuel, represents an opportunity to make the "mare nostrum" and our coasts increasingly clean and attractive landscapes and Civitavecchia is one of the first ports in Italy to have adopted a similar measure, anticipating the contents of the revision of the European PRF (Port Reception Facilities) directive on "green charging" associated with the cycle of waste produced on board ships, with the consequent environmental advantages for the city of dust reduction equal to 99% and CO2 reduction up to 25% ", asserts the president of the AdSP.

To the numbers of Civitavecchia it is also necessary to add those of the other Lazio airport, the port of Gaeta which, due to its geographical position, natural, artistic, architectural and historical beauties, constitutes an enormous potential for the development of cruise traffic. For 2019, the arrival of 18 ships for a total of 6000 passengers is expected.



IN TOSCANA SIAMO I PIÙ NAVIGATI

Per questo amiamo definirci la compagnia preferita dai toscani.

Toremar collega tutte le isole dell'arcipelago toscano con gli orari più comodi e tariffe molto competitive.

Per orari e tariffe consultare il sito www.toremar.it oppure contattare il call center al numero 199.11.77.33*

* Il costo della chiamata da telefono fisso Telecom Italia, senza scatti alla risposta e indipendentemente dalla distanza, è di 14,25 centesimi al minuto IVA inclusa dal lunedì al venerdì dalle 08:00 alle 18:30 e sabato dalle 08:00 alle 13:00 e di 5,58 centesimi al minuto IVA inclusa negli altri orari e nei festivi. Per le chiamate originate da rete di altro operatore i prezzi sono forniti dal servizio clienti dell'operatore utilizzato.



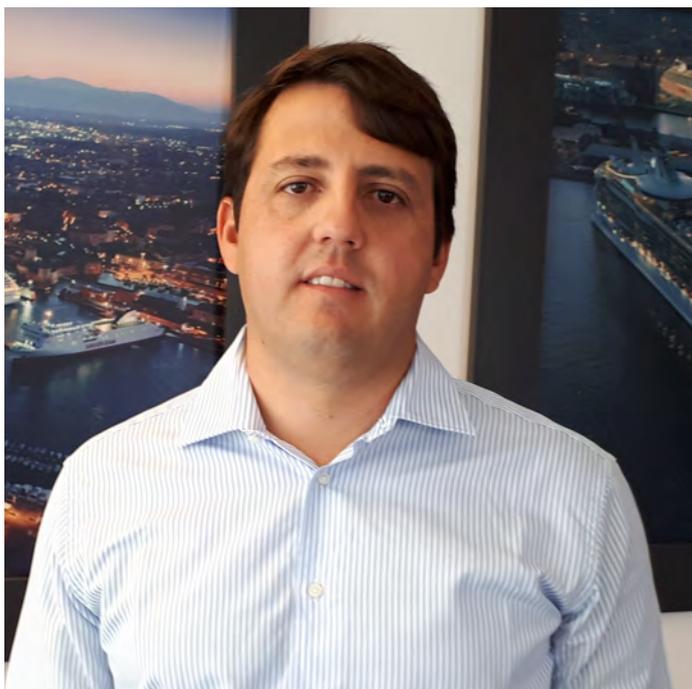
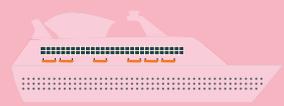
LIVORNO - CAPRAIA
LIVORNO - GORGONA
(collegamento trisettimanale)
PIOMBINO - PORTOFERRAIO
PIOMBINO - CAVO - PORTOFERRAIO

PIOMBINO - RIO MARINA
RIO MARINA - PIANOSA
(1 collegamento settimanale)
PORTO SANTO STEFANO - GIGLIO
PORTO SANTO STEFANO - GIANNUTRI

CROCIERISTI

TUTTO QUELLO CHE VORREBBERO TROVARE

di Renato Roffi



MATTEO SAVELLI
Presidente Porto 2000

Non sempre, come recita un vecchio adagio, quando cambiano i suonatori la musica rimane la stessa o, almeno, non è questa l'impressione che si riceve parlando con il presidente della società Porto di Livorno 2000 – nuova gestione.

Si tratta di Matteo Savelli, dal 2 Maggio scorso al timone della società creata nel 1996 dall'Autorità portuale, con il concorso della Camera di Commercio, per promuovere e gestire il traffico delle navi da crociera e dei traghetti all'interno di una vastissima porzione dello scalo marittimo labronico, il cui pacchetto di maggioranza, dopo anni di... indugi è passato (*ope legis*) sotto il controllo privato.

Formatosi in casa Moby, particolarmente vicino all'armatore Vincenzo Onorato e suo collaboratore diretto fin dai tempi della coppa America 2002 quando operava nella squadra di Mascalzone Latino, Savelli entrò in azienda nel 2007, cinque anni più tardi, in seguito all'acquisizione della Toremar da parte del gruppo Onorato, ne divenne direttore operativo e, nel 2016 amministratore delegato, carica che ricopre anche in seno alla società



Livorno Terminal Marittimo, anch'essa entrata a far parte del gruppo.

Il passaggio di mano della Porto 2000, trascinosi per anni fra polemiche, dubbi e non pochi dolori di pancia, era necessario per allinearsi alle disposizioni della legge 84/94; è più che naturale che l'operazione abbia portato con sé un'aria, se non del tutto nuova, sicuramente un po' diversa di cui, al momento, è comunque difficile valutare la portata.

Pur comprendendo quanto possa essere impegnativo e, sopra tutto, abbastanza prematuro rispondere a quesiti riguardanti la nuova linea aziendale e agli interrogativi che in maniera più o meno sommessa circolano fra i quasi centoventi dipendenti, abbiamo tuttavia cercato di ottenere qualche indicazione in proposito approfittando della disponibilità e della cortesia di Matteo Savelli.

“Come si può ben comprendere – esordisce il presidente - visto che parliamo di eventuali interventi che, in ogni caso, sempre con intenti migliorativi, andranno ad incidere sulla razionalizzazione dell'azienda e, sopra tutto, sulle

persone che vi lavorano, ho bisogno anzitutto di rendermi completamente e minuziosamente conto di come funziona ogni minimo ganglio questa macchina, che – va detto - si presenta comunque già bene oliata. Ho bisogno di comprendere come e dove intervenire per far sì che possa tutto funzionare sempre al meglio. Credo che sarà necessario agire con qualche opportuna ristrutturazione operativa....., magari alla fine di questa stagione ormai in pieno svolgimento e che, fra l'altro, sta andando benone, avrò sicuramente le idee più chiare e saprò di certo esserle più preciso. Quanto agli investimenti, per adesso mi limito a ricordare che saranno naturalmente attuati quelli previsti nel bando di gara, ma va da sé che non mi sento né, del resto, ho il potere di porre dei limiti in tal senso. Naturalmente, su tutto ciò influiranno in modo decisivo i termini della nuova concessione che verrà assentita allo scadere (31/XII/19) di quella attualmente in essere”.

Come diceva poc'anzi, ci troviamo nel pieno della stagione. Come risponde il personale?

Trova adeguata la formazione?

Chi ha l'incarico di guidare un'azienda ha, in qualche misura, il "dovere" di essere incontentabile. Anche in questo caso, mi occorre un po' di tempo per capire bene dove è possibile fare meglio e in che modo e questo è certamente il periodo migliore per osservare, valutare e tirare le somme sul come e sul dove intervenire.

E' certo che la formazione, l'efficienza e la competenza di tutto il personale sono una parte molto importante del patrimonio di un'azienda e ciò vale a maggior ragione per la Porto 2000 il cui compito è quello di fornire dei servizi sulla validità dei quali saremo giudicati. E' più che normale, dunque, che i livelli di formazione e competenza dei dipendenti mi stiano particolarmente a cuore per il bene dell'azienda e, prima ancora per la sicurezza e la tranquillità di quelli che ci lavorano. Al momento, in ogni caso, nell'ottica generale che tutto è sempre migliorabile, ho l'impressione che qualcosa da fare ci sarà.

Per restare in argomento, quante persone occupa ad oggi la Porto 2000?

In questo momento abbiamo sessantatre dipendenti a tempo determinato e cinquantatre a tempo indeterminato, centosedici in tutto, di cui dodici amministrativi e il resto operativi.

Sono giusti? Sono pochi? Sono troppi?

Glielo saprò dire più avanti, magari fra qualche mese.

Livorno ha sicuramente il vantaggio di avere la Toscana alle spalle, un territorio che "si vende da solo". In che modo la Porto 2000 può contribuire a rendere sempre più appetibile tale già ottima offerta?

So di ripetermi, ma la chiave sta nella qualità e nell'efficienza dei servizi che eroghiamo. Pulizia delle banchine, ambientazione accogliente, operazioni di imbarco/sbarco massimamente agevoli, eliminazione pressoché totale dei tempi morti..., insomma dare ai crocieristi tutto quello che noi, al loro posto, vorremmo trovare.

Il nostro compito o, se vuole, la nostra missio-

ne consiste proprio in questo.

Come rispondono la città e il territorio al fenomeno crescente delle crociere e del giro di affari che fa loro da corollario?

Direi... sempre meglio, a quel che mi viene riferito e che io stesso ho modo di constatare. Del resto la voce turismo è una componente assai importante, direi essenziale per un'economia cittadina che non sembra scoppiare di salute ed è sempre più chiaro che l'attività crocieristica rappresenta un'opportunità fondamentale, se non l'unica, di attirare turisti in città con ricadute in termini di benessere che non mancano di farsi sentire in modo direttamente proporzionale al numero della navi che si fermano in porto, alcune delle quali, anche per la notte.

Dobbiamo lavorare per rendere più salda l'integrazione fra il porto e la città valorizzando gli spazi urbani collegabili al patrimonio artistico e culturale anche per cogliere tutti i vantaggi offerti dall'aumentare del numero delle navi che prolungano la sosta anche durante la notte.

Sicuramente c'è molto da fare da parte di tutti e la nostra disponibilità a collaborare in tal senso con gli enti e le autorità preposte resta fuori discussione.

Quali sono gli obiettivi che la Porto 2000 si propone di raggiungere a breve e medio termine? Come si presenta il bilancio degli accosti?

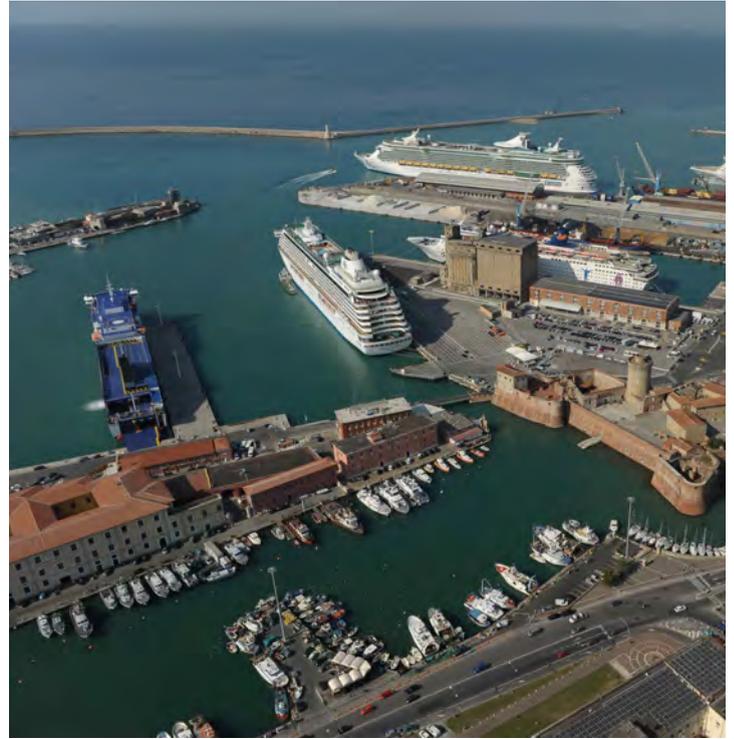
Naturalmente il nostro obiettivo è rappresentato dal consolidamento e dal progresso aziendale e, per questo, torno a dire che è indispensabile incrementare e migliorare i servizi investendo anche nell'efficienza dei sistemi del già ottimo sistema di security. Penso di avere individuato dei margini di miglioramento e non intendo lasciarli scoperti.

Amplieremo e rafforzeremo il dialogo con le grandi compagnie, naturalmente anche con quelle meno grandi, nell'intento di fare di Livorno la mèta di un numero sempre maggiore di navi da crociera.

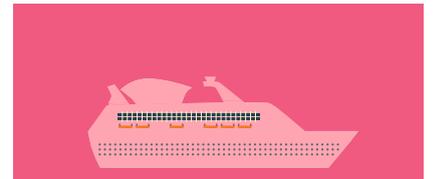
L'andamento degli arrivi cammina sostanzial-

mente sui binari del 2018, con qualche segnale molto interessante, come il fatto che la Msc Fantasia continuerà a fare base (home port) a Livorno ogni Venerdì. Il settore è comunque in continua evoluzione, si costruiscono navi sempre più grandi e capaci di portare quantità sempre maggiori di passeggeri. Molto presto – come sta quasi già avvenendo – si parlerà sempre meno del numero delle navi in arrivo e sempre più delle quantità dei passeggeri che da esse sbarcheranno in porto.

La Porto di Livorno 2000 è senz'altro un ingranaggio importante del dispositivo economico della città e dell'intera regione. Buon lavoro.



CRUISE PASSENGERS ALL THEY WANT



It's not always true that, as an old saying goes, even if the musicians change music stays the same or, at least, that's not how it sounds while speaking to the chairperson of the company Porto di Livorno 2000, under new management.

Matteo Savelli is from the last 2nd May at the helm of the above-mentioned company to encourage and manage the traffic of cruise ships and ferries in an extended area of Livorno seaport. The company, whose majority stake is now (ope legis) under private control after years of hesitation, was

founded in 1996 by Port Authority, through the contribution of the Chamber of Commerce.

Having his background in Moby and being very close to the ship owner Vincenzo Onorato, Matteo Savelli became his direct coworker since America's Cup 2002, when he operated in the team Mascalzone Latino. Savelli joined the company five years later, in 2007, following the takeover of Toremar by the Onorato group, became Operations Manager and, in 2016, Chief Executive Officer, a position that he also holds in the company of Livorno Terminal Marittimo, which is now part of the group as

well.

This change of ownership of Porto 2000, dragged for years amid much debate, uncertainties and troubles, was needed to comply with the provisions of Law 84/94. No wonder that the procedure has brought along a gust of fresh air, maybe not entirely new but at least a little different, of which it is anyway difficult to assess the extent.

Even understanding how hard and, above all, premature to answer some of the questions concerning the new line of business and the more or less whispered doubts that circulate among the almost one hundred and twenty employees, we have nevertheless tried to get some hints in this regard, taking advantage of Matteo Savelli's helpfulness and kindness.

"Since we talk about possible interventions that, even if always aimed at improvement, will affect the rationalisation of the company and above all the people working there - the chairman says - it can be easily understood that I first of all need to completely and thoroughly realise the way every single gear of this machine, admittedly already well oiled, works. I need to understand where and how to operate to ensure an increasingly better functioning. I think it will be suitable to implement an operative restructuring. Maybe at the end of this season currently underway that, inter alia, is doing great, I will surely have clearer ideas and certainly be more precise. As far as investments are concerned, for now I just point out that the ones included in the tender notice will be for certain put into effect but I obviously don't want nor am able to place limits about that. Of course, the terms of the concession, which will be agreed upon expiry of the currently ongoing one (31/XII/19), will conclusively affect all of this".

As you said before, we are in the middle of the season. How do the employees respond? Do you think they have suitable skills?

Who leads a company also has, to some extent, the "duty" to be demanding. In this case as well, I need some time to understand what can be improved and how, and this is absolu-

tely the best period to observe, consider and draw conclusions.

What is certain is that the education, the efficiency and the competence of the entire staff play a significant role in a company heritage, and it's even more so for Porto 2000, which aim is to provide services that will portray us. The skills and competence of the employees are therefore of particular concern to me, for the company and, even before, for the safety and serenity of the employees themselves.

However, at the moment, in the general perspective that everything can be improved, it seems to me there's stuff to do.

While we are on this subject, how many people does Porto 2000 include to date?

We currently have sixtythree temporary employees and fiftythree permanent employees, one hundred sixteen in all, of which twelve are administrative and the remainder are operational employees.

Are they adequate? Are they too many or too few?

I'll let you know later, maybe in a few months...

Livorno certainly has the advantage of being a gateway to Tuscany, a territory that "sells itself". How can Porto 2000 contribute to make more and more attractive this already excellent offer?

I know I repeat myself, but the crux lies in the quality and in the efficiency of the services that we offer. Clean docks, welcoming setting, extremely simple boarding and landing operations, almost total elimination of downtime... therefore giving cruise passengers exactly what we would like to find in their place. This is our task, even our mission.

How do the town and the territory respond to the increasing cruise phenomenon and to the resulting turnover?

I'd say... increasingly better, as I am told and I can personally remark. After all, tourism is a very important, even essential, part of the town economy, that could indeed be healthier, and

it's increasingly clearer that the cruise activity represents one of the fundamental chances, if not the only one, to attract tourists in town bringing along a level of wealth which is directly proportional to the number of ships docking at the port, some of which also for an overnight stay.

We have to work to realise a steadier integration between the port and the town, enhancing the urban areas that represent an artistic and cultural heritage in order to get all the benefits resulting from the increasing number of ships also staying overnight.

There is certainly much to do for all of us and we ensure high willingness to collaborate with the designated institutions or authorities.

Which goals does Porto 2000 aim to achieve in the short to medium term? What does the framework of the ship approaches look like?

We naturally aim to the company strengthening and improvement and, for this, I repeat that it is indispensable to increase and perfect services, also investing in the efficiency of the

already excellent security system. I think I have identified the scope for improvement and I won't let it go.

We do intend to extend and strengthen our relationship with big and less big companies, in order to make Livorno the destination of an increasing number of cruise ships.

The trend of arrivals substantially goes hand in hand with 2018, but I shall point out some promising signs, like the fact that Msc Fantasia will keep on choosing Livorno as its home port every Friday. However, this is a sector which is constantly changing, and bigger and bigger cruise ships are built to host an increasing quantity of passengers.

In a short time – and in a certain sense is already so – we will focus on the quantity of passengers going ashore much more than on the number of incoming ships.

Porto di Livorno 2000 is definitely an important apparatus of the economic system of the town and of the whole region. I wish you do well.



Cargo Compass

International freight forwarders

SERVIZI GROUPAGE PER



**USA
CANADA
SUD AFRICA
SUD AMERICA
HONG KONG
SHANGHAI**

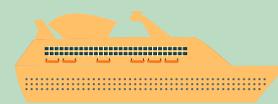


info:

LIVORNO PISA	tel. +39 050 643111 fax +39 050 642273 cargocompass@cargocompass.it
MILANO	tel. +39 02 6154161 fax +39 02 66305404 milano@cargocompass.it
BOLOGNA	tel. +39 051 6650372 fax +39 051 6654981 bologna@cargocompass.it
VENEZIA	tel. +39 041 5952744 fax +39 041 5956437 venezia@cargocompass.it
PADOVA	tel. +39 049 632703 fax +39 049 8985705 padova@cargocompass.it
TORINO	tel. +39 346 2434615 torino@cargocompass.it
GENOVA	tel. +39 348 6289206
VERONA	tel. +39 045 2050420 fax +39 045 2050428
VICENZA	tel. +39 0424 1901950 fax +39 0424 281870 vicenza@cargocompass.it
ANCONA	tel. +39 071 2210115
MODENA	tel. +39 059 8630857

NOVEMBRE

APRE OCEAN CAY MSC MARINE RESERVE



L'isola delle Bahamas ad uso esclusivo dei passeggeri di MSC Crociere è stata interamente ripristinata nel pieno rispetto dell'ambiente marino.

Il 9 Novembre 2019 sbarcheranno i primi ospiti a Ocean Cay MSC Marine Reserve, l'isola delle Bahamas ad uso esclusivo per gli ospiti di MSC Crociere. Qui i passeggeri potranno vivere un'esperienza unica a contatto con la natura.

Ogni dettaglio e servizio di Ocean Cay è stato progettato e sviluppato nel totale rispetto dei principi ecologici e ambientali dell'isola: dalle strutture, ai servizi, alle attività di intrattenimento che includono anche programmi educativi ideati per sensibilizzare i viaggiatori su tematiche delicate e fondamentali quali la salvaguardia degli oceani e la protezione delle barriere coralline.

L'isola è circondata da ben 64 miglia quadrate di acque protette, ma l'obiettivo è quello di ampliare ulteriormente la superficie per garantire un risultato e un impatto positivo

sull'ambiente ancora maggiori. Si sta anche progettando la realizzazione di un laboratorio marino sull'isola che studierà il corallo resistente ai cambiamenti climatici nella speranza di fornire approfondimenti su habitat insulari simili.

Per comprendere meglio le dinamiche di conservazione e sviluppare le principali iniziative ambientali, MSC Crociere ha commissionato un Rapid Ecological Assessment (REA) che fornisce una panoramica completa di breve termine delle acque intorno a Ocean Cay. Una delle priorità di MSC Crociere per la realizzazione di questo scalo esclusivo è stata infatti il ripristino del corallo.

Parte integrante dell'ecosistema marino, il corallo garantisce la biodiversità, fornisce un habitat per la vita marina e protegge le coste. Prima delle attività di ripristino curate dalla compagnia e dai migliori esperti, l'isola era un vecchio sito industriale abbandonato, un fazzoletto di sabbia e macerie alle Bahamas che MSC ha trasformato in un paradiso con la massima attenzione all'ambiente. Il fondo



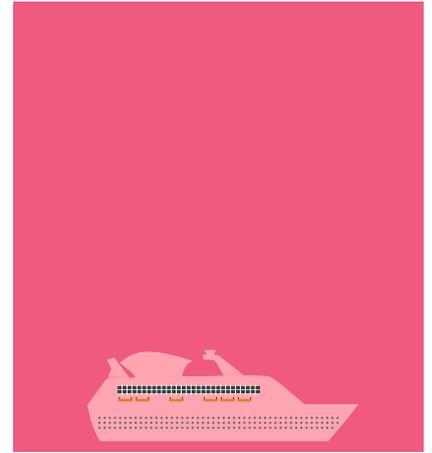
marino di Ocean Cay sta tornando alla normalità e la speranza è che il corallo ricominci a prosperare. Sono in corso gli studi per la creazione di un vivaio di coralli nella parte orientale dell'isola, con la speranza di rafforzare ancora di più la presenza di questo animale marino, soprattutto le varietà che oggi sono più a rischio di estinzione.

A partire da Novembre 2019 quindi, tutte le navi MSC Crociere in partenza da Miami faranno scalo a Ocean Cay come parte degli itinerari caraibici. Grazie alla presenza di un pontile di

collegamento, tutti i crocieristi potranno raggiungere facilmente e in qualsiasi momento la nave per usufruire di tutti i servizi di bordo, ma allo stesso tempo potranno godersi la natura incontaminata e vivere l'isola in totale relax.

NOVEMBER

OPENING OCEAN CAY MSC MARINE RESERVE



The island of the Bahamas, for the exclusive use of MSC Cruises passengers, has been entirely restored in full respect of the marine environment

First guests will step onto the island on November 9, 2019, the private island and marine reserve exclusively for MSC Cruises guests. Here passengers can experience a unique experience in contact with nature.

Ocean Cay is founded on a deep commitment to ecological principles – beliefs that shape everything from how venues are built, to how the island is run, to the kinds of activities featured on the island.

The vision is to create a sustainable destination with activities that allow guests to connect with nature as well as providing opportunities to learn about the protection of the oceans and the importance of preserving coral reefs through dedicated edutainment programmes.

The island is situated within protected waters spanning 64 square miles but the ambition is to further extend this to ensure an even greater impact. Plans are underway for a marine laboratory to be situated on Ocean Cay that will research climate change-resistant coral in hopes of providing

insights to similar island habitats.

To better understand the conservation needs and map out the key environmental initiatives, MSC Cruises commissioned a Rapid Ecological Assessment (REA) that provided a short-term overview of the waters around Ocean Cay. One of the priorities for MSC Cruises on Ocean Cay is the restoration of the coral.

An integral part of the marine ecosystem, coral needs to be protected as they ensure biodiversity, provide a habitat for marine life and protect coastlines. Now that the waters around the island are protected and it is no longer an industrial site once used for sand excavation, the seabed is returning to normal and the hope is that the coral will again begin to thrive. Plans are under way to establish a coral nursery on the East side of the island with the hope of propagating even more coral, particularly the more endangered varieties.

From November 2019, all MSC Cruises ships from Miami will call at Ocean Cay as part of the Caribbean itineraries. Guests can seamlessly pass directly between the ship and island throughout the day and evening to take advantage of all of the facilities available onboard and ashore.

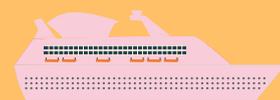


The island of the Bahamas for the exclusive use of MSC Cruises passengers has been entirely restored in full respect of the marine environment



GRUPPO GRIMALDI

LA PIU' AMATA DAI PASSEGGERI ITALIANI



Da oltre sessant'anni il Gruppo Grimaldi è player di riferimento a livello internazionale per il trasporto marittimo di passeggeri. Attivo già nel secondo dopoguerra sulla rotta Mediterraneo-Sud America e Mediterraneo-Nord America, oggi il Gruppo ha diversificato l'offerta passeggeri con tre brand differenti, ciascuno dedicato a una diversa destinazione: Grimaldi Lines nel Mar Mediterraneo, Minoan Lines sui collegamenti interni greci e Finnlines nel Mar Baltico.

Grimaldi Lines effettua collegamenti regolari nel Mar Mediterraneo con destinazione Sardegna, Sicilia, Spagna, Grecia, Tunisia, Malta e Marocco, tutte destinazioni raggiungibili dai porti italiani a volte con sole poche ore di navigazione. La compagnia opera con la flotta più giovane del Mediterraneo; tra queste, vi sono le ammiraglie della flotta Cruise Roma e Cruise Barcelona, due "regine" del mare recentemente rimodernate. Quando furono costruite, rispettivamente nel 2007 e 2008, erano i più grandi e lussuosi traghetti in servizio nel Mediterraneo; oggi sono diventate ancora più grandi, capienti ed ospitali. I 3.500 passeggeri che le navi sono ora in grado di ospitare possono godere degli stessi elevati standard delle

navi da crociera, sia in termini di arredamento delle aree pubbliche, sia per le cabine capaci di soddisfare ogni tipo di esigenza. La vasta gamma di servizi a bordo comprende tre ristoranti, uno à la carte, un self service ed il nuovo ristorante "Family self-service", aree wellness e fitness, piscina, palestra, casinò, discoteca, due saloni per gli autisti, una sala conferenze ed una per feste, negozi, internet point e spazi dedicati ai bambini. Sotto il profilo tecnologico, sono le prime navi nel Mediterraneo ad avere un impianto di mega batterie a litio che le alimenta durante le soste nei porti, raggiungendo così l'obiettivo promosso dal Gruppo Grimaldi delle Zero Emissioni in porto.

Per quanto riguarda gli altri brand del Gruppo, Minoan Lines è leader di mercato nei collegamenti interni tra il Pireo e Heraklion, sull'isola di Creta. La Compagnia, opera con una flotta di due traghetti di ultima generazione ed un catamarano ultraveloce che collega nella stagione estiva le Isole Cicladi di Paros, Ios, Santorini e Mykonos con Heraklion con frequenza giornaliera. Nel Mar Baltico il leader del trasporto passeggeri è la finlandese Finnlines. La Compagnia opera con una flotta di traghetti sulle rotte che collegano Finlandia, Germania e Svezia.



GRIMALDI LINES

ATTACHE

Sail Grimaldi Lines and enjoy the company



GRIMALDI LINES SHIPS TAKE YOU TO SPAIN, GREECE,
MOROCCO, TUNISIA, MALTA, SICILY AND SARDINIA

grimaldi-lines.com

GRIMALDI GROUP



THE MOST LOVED BY ITALIAN PASSENGERS

For over sixty years the Grimaldi Group has been an international top player for the maritime transport of passengers. Already operative in the Second World War on the Mediterranean-South America and Mediterranean-North America routes, today the Group offers passenger services with three different brands, each one dedicated to a different destination: Grimaldi Lines in the Mediterranean Sea, Minoan Lines on Greek domestic routes and Finnlines in the Baltic Sea.

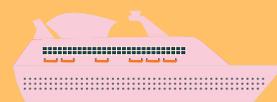
Grimaldi Lines offers regular connections in the Mediterranean area with destination Sardinia, Sicily, Spain, Greece, Tunisia, Malta and Morocco, all destinations reachable from Italian ports, sometimes only a few hours' sailing away. The company operates the youngest fleet in the Mediterranean; among these, there are the flagships Cruise Roma and Cruise Barcelona, two recently refurbished "queens" of the sea. When they were built, respectively in 2007 and 2008, they were the largest and most luxurious ferries in service in the Mediterranean; today they have become even bigger, more spacious and hospitable. The 3,500 passengers that the ships can benefit the same high standards as offered on cruise ships,

both in terms of interior design of public areas and cabins, capable of satisfying every need. The wide range of on board services includes three restaurants, one à la carte, a self service and the new "Family self-service" restaurant, wellness and fitness areas, swimming pool, gym, casino, disco, two lounges for drivers, a conference hall and a party hall, shops, internet point and spaces dedicated to children. From the technological point of view, they are the first vessels in the Mediterranean equipped with a mega-lithium battery system to power the ship during port stops, thus achieving the goal promoted by the Grimaldi Group of Zero Emissions in Port.

With regards to the other brands of the Group, Minoan Lines is the market leader in the domestic connections between the Port of Piraeus and Heraklion, on the island of Crete. The Company operates a fleet of two latest generation ferries and an ultra-fast catamaran that connects the Cyclades Islands of Paros, Ios, Santorini and Mykonos with Heraklion on a daily basis in the summer season. In the Baltic Sea, Finnlines is the leading company in the passenger transport. The Company operates a fleet of ferries on routes connecting Finland, Germany and Sweden.

ADSP MAR DI SICILIA OCCIDENTALE

INVESTIMENTI STRATEGICI



Quasi due anni di lavoro senza soste. Fatti concreti, investimenti strategici. Quaranta-due cantieri aperti, lavori avviati, molti anche conclusi, progettazione, gare, ricerche di fondi. L'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale ha avviato interventi prioritari per potenziare i quattro porti del network (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle), un sistema oggi multipurpose dove l'obiettivo primario per attrarre traffico è quello di portare a compimento, nel segno della qualità, opere infrastrutturali, ormai in corso in tutti gli scali che rientrano nella sfera di responsabilità dell'AdSp, con rapidità e certezza delle risorse disponibili. Un atteggiamento pragmatico che configura lo scenario di una trasformazione in atto. Riqualficazione nel porto di Palermo vuol dire progetti già avviati di nuove infrastrutture, una migliore razionalizzazione e un migliore sfruttamento degli spazi per dare un ordine, demolizioni per rinascere, dragaggi per accogliere i nuovi colossi del mare. In corso i lavori restyling della Stazione marittima, mentre sono due le infrastrutture previste a servizio dei passeggeri: il nuovo terminal Ro-Ro sul



PASQUALINO MONTI
Presidente
AdSp mar di Sicilia occidentale



molo Piave e il nuovo terminal crociere sulla banchina Sammuzzo del molo Trapezoidale che sarà dotata di un nuovo terminal per le isole (Eolie e Ustica) - entrambi fondamentali per il porto e d'impatto anche sulla città. L'intero waterfront è interessato da lavori. Accanto all'antico porticciolo della Cala, il molo Trapezoidale, uno dei luoghi simbolo della strategia di rigenerazione del waterfront, si prepara a diventare una sorta di "marina bay". Intanto si lavora al dragaggio del canale di accesso al porto e del bacino Crispi 3 fino a una profondità di -12 per rendere possibile l'ormeggio delle navi crociere XL Class, mentre l'installazione di un "dolphin", alla testata del molo Vittorio Veneto creerà un prolungamento funzionale delle due banchine.

A Termini Imerese il primo passo per guardare avanti è quello di una riqualificazione dell'offerta portuale per dimostrare al mercato affida-

bilità, efficienza e rapidità nel raggiungere obiettivi in grado di trasformare l'economia della città. Sono in corso gli interventi di prolungamento dei moli di sopraflutto e sottoflutto propedeutici al dragaggio a -10 del porto commerciale.

L'attenzione dell'AdSp del mare di Sicilia occidentale su Trapani è molto alta come testimoniano l'intenso lavoro già iniziato e gli investimenti deliberati. In attività il nuovo Fast Ferry Terminal, dedicato al traffico con le isole minori. Prossime tappe: il restyling funzionale del Trapani Cruise-Ro-Ro Terminal, i dragaggi, al termine delle caratterizzazioni in corso. A Porto Empedocle la via della riqualificazione la indicano i dragaggi a -11,5 ma anche la costruzione di un nuovo piccolo cruise terminal.

ADSP MAR DI SICILIA OCCIDENTALE

STRATEGIC INVESTMENTS



Almost two years of non-stop work. Concrete facts, strategic investments. Forty-two construction sites open, works started, (and many of these also completed), planning, bids, fundraising. The Port System of the Western Sicilian Sea has initiated priority interventions to strengthen the four ports of the network: Palermo, Termini Imerese, Trapani and Porto Empedocle—a multipurpose system in which today's primary objective is not only to attract traffic, but also to complete quality, infrastructural works, now in progress at all docks which fall within AdSP's sphere of responsibility, in a timely manner and with the appropriate knowledge of all available resources. Such responsibility—in turn, requires a pragmatic attitude which can actively create the situation of a transformation in progress. Redevelopment efforts in the Port of Palermo have led to the implementation of many projects currently underway, as well as to an improved rationalization and better use of space. From this, we find that our projects have been given a

better sense of order, thus enabling the necessary demolitions to take place, combined with the necessary dredging in order to accommodate the new sea giants. The restyling of the maritime station is now underway, and with it, there are two infrastructures to accommodate passengers: the new RO-RO terminal on the Piave Wharf, as well as the new cruise terminal on the Sammuzzo Quay of the Trapezoid Wharf, on which one will find a new terminal for the Aeolian and Ustica Islands. Both of these terminals will prove instrumental in their ability to provide improved service, as well as having a more positive overall impact on the city.

The entire waterfront is affected by work. Next to the ancient little port of the Cala, the Trapezoidal Pier, one of the symbolic sites of the waterfront regeneration strategy, is preparing to become a sort of "marina bay." Meanwhile, we are working on the dredging of the port access channel and the Crispi 3 basin to a depth of -12, which in turn will make it possible to moor XL class cruise ships, while the instal-



lation of a “dolphin,” at the head of the Vittorio Veneto Pier, will create a functional extension of the two docks.

At Termini Imerese, the first step on the horizon is to redevelop the port so that it will better demonstrate its reliability, efficiency and speed in performing to the modern market standard in achieving goals which in turn will improve the city’s economy. Work is currently underway to extend the breakwaters in preparation for the dredging of the commercial port to a depth of -10. The efforts of the AdSP with regard to the Western Sicilian Sea at Trapani are most evident, as one notes the intense work already begun, combined with the substantial investments made to finance them. Work has been made in a very short period of time to make the new Fast Ferry Terminal readily operable. This terminal will be

dedicated to traffic with the smaller islands. Next on the horizon: the functional restyling of the Trapani Cruise RO-RO Terminal, with the subsequent dredging once the current works have been completed. Lastly, at Porto Empedocle, redevelopment plans call for dredging at a depth of -11.5, as well as the construction of a new small cruise terminal.



Sticco sped s.r.l.

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

LIKE US ON



CONNECT WITH US ON

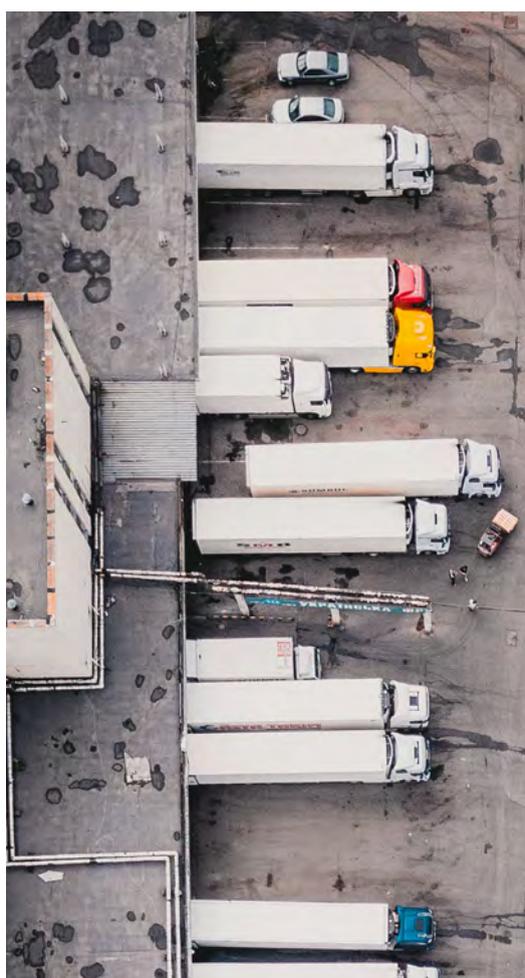


www.sticcosped.com

FROM THREE GENERATIONS YOUR WORLD IN OUR HANDS

ocean transportation
land transportation
air transportation

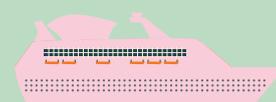
VAT TAX deposit
customs warehouses
customs brokers



phone: 0039 081 5109403
email: info@sticcosped.com

L'ECONOMIA ITALIANA

VIAGGIA IN CROCIERA



I dati sul settore delle crociere nell'anno 2018 hanno confermato la valenza che riveste questo comparto per la nostra economia. Il nostro Paese ogni anno, infatti, viene visitato da più di 11 milioni di turisti imbarcati in una nave da crociera ed è significativa la crescita che si è registrata rispetto a 12 anni fa: nel 2006 i turisti erano poco più di 6 milioni, quindi si è segnato un incremento di circa l'80%. Così come è significativo l'incremento delle "toccate nave" che è anche indicatore dell'intensità del naviglio che attracca nei nostri porti: si è passati da poco meno di 3.700 nel 2006 alle oltre 4.600 del 2018 (+24%).

Le crociere sono da ritenere un asset strategico per l'Italia; sono anch'esse uno strumento che favorisce la visibilità turistica, nazionale ed internazionale del nostro Paese permettendo l'accesso e stimolando l'accessibilità ai siti più belli ed importanti e generando un importante impatto economico.

Il Mediterraneo, inoltre, va accrescendo la propria appetibilità da parte del crocierista: pur rimanendo sempre leader mondiali le rotte caraibiche (34,4% del totale) il Mare nostrum è passato dal 13% del 2006 al



ALESSANDRO PANARO
capo servizio
area ricerca SRM

17,3% nel 2018, la seconda rotta più battuta a livello mondiale delle 8 più note. A livello mondiale inoltre vi sono ordini programmati nel periodo 2020-2027 per 96 navi da crociera.

Ciò che lascia comunque pensare in modo ottimistico anche per il futuro è l'incremento fatto registrare nel 2018 da quasi tutti i principali porti crociera italiani, citiamo a titolo di esempio, Civitavecchia +11%, Venezia +9%, Napoli +15% e Genova +9,3%.

Per quanto riguarda le stagioni di concentrazione, la maggiore quantità di traffico si è avuta nei mesi estivi (50,6%) ma alcuni porti mostrano anche segnali di destagionalizzazione del fenomeno; ad esempio Napoli ha il 40% circa delle crociere concentrate nella stagione "spalla" (a ridosso dei mesi estivi), Palermo il 38%, Savona il 43,9%. Le previsioni lasciano spazio per pensare positivo, infatti, per i primi 5 porti italiani è prevista, per il 2019, una crescita media dell'11%.

L'importanza del comparto è stata dunque messa in luce dai dati elaborati, occorrerebbe tuttavia mettere in campo strategie più efficaci in modo da rendere sempre più i nostri porti home port cioè scali in cui i passeggeri iniziano o terminano la crociera e non solo porto di

transito. Su questo aspetto eccelle come home port, Venezia con l'85% dei crocieristi, Civitavecchia da migliorare con il 40%; bene anche Genova (56%).

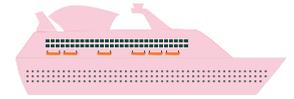
A parità di passeggeri, infatti, un home port beneficia di maggiori ricadute economiche rispetto ad un porto di transito. Da una parte, la spesa media dei crocieristi è più elevata perché spesso pernottano prima o dopo la crociera per uno o più giorni. Da un'altra parte, anche la spesa delle compagnie di navigazione è superiore dovendo esse acquistare beni e servizi che non sono generalmente acquistati nei porti di transito, come le provviste di bordo, i combustibili e i servizi strettamente connessi all'imbarco e sbarco dei passeggeri.

I dati, evidenziano come un'adeguata strategia diretta ad aumentare la competitività delle nostre infrastrutture portuali possa condurre a buoni risultati e debba, però essere integrata da una incisiva politica turistica, rivolta a porre al centro i settori collegati al mare, il crocierismo è uno di questi. Il luogo comune che la crociera "non crei valore aggiunto" è quindi da interpretare con le dovute cautele poiché se le politiche messe in campo sono quelle giuste il mare dà sempre la sua risposta.



THE ITALIAN ECONOMY

TRAVEL ON THE CRUISE



The statistics about the cruise sector in 2018 confirmed the value of this sector for our economy. In fact, our country is visited by more than 11 million tourists embarked on a cruise ship every year and the growth that has been recorded compared to 12 years ago is significant: in 2006 there were just over 6 million tourists, so an increase of around 80% was recorded. Just as the increase in the "touch ships" is significant, which is also an indicator of the intensity of the ships that dock in our ports: from just under 3,700 in 2006 to over 4,600 in 2018 (+ 24%). Cruises are to be considered a strategic asset for Italy; they are also a tool that favors the tourist, national and international visibility of our country allowing access by stimulating access to the most beautiful and important sites and generating an important economic impact.

The Mediterranean, moreover, is increasing its attractiveness on the part of the cruise ships: although the Caribbean routes are still world leaders (34.4% of the total) the Med Area has gone from 13% in 2006 to 17.3% in 2018, the second most popular route in the world of the 8 best known. Furthermore, worldwide orders are scheduled for

2020-2027 for 96 cruise ships.

What leaves optimistic forecasts for the future anyway is the increase recorded in 2018 by almost all the main Italian cruise ports, we cite by way of example, Civitavecchia + 11%, Venice + 9%, Naples + 15% and Genoa + 9.3%. As for the seasons of concentration; the greatest amount of traffic occurred in the summer months (50.6%) but some ports also show signs of seasonal adjustment of the phenomenon; for example Naples has about 40% of cruises concentrated in the "shoulder" season (close to the summer months), Palermo 38%, Savona 43.9%. Forecasts leave room for positive thinking, in fact, for the first 5 Italian ports an average growth of 11% is expected for 2019.

The importance of the sector has therefore been brought to light by the elaborated data, however it would be necessary to put in place more effective strategies in order to make our ports more and more home ports, that is ports where passengers begin or end the cruise and not only port of transit.

This aspect excels Venice with 85% of cruise passengers being home port, Civitavecchia improving with 40%; Genoa also did well (56%). With the same number of passengers, in fact,



**Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale**

*Porti di Livorno, Piombino, Capraia isola,
Portoferraio, Rio Marina, Cavo*



Livorno: Piombino: Le isole

Building a unique interconnected reality



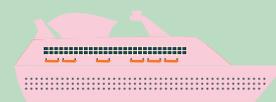
a home port benefits from greater economic repercussions than a transit port. On the one hand, the average expenditure of cruise passengers is higher because they often stay overnight before or after the cruise for one or more days. On the other hand, the expense of shipping companies is also higher, since they must purchase goods and services that are not generally purchased in transit ports, such as ship's stores, fuels and services strictly connected to boarding and disembarking passengers.

The data show that an adequate strategy aimed at increasing the competitiveness of our port infrastructures can lead to good results and must, however, be supplemented by an incisive tourist policy, aimed at putting the sectors connected to the sea at the center, cruise shipping is one of these. The commonplace that the cruises "do not create added value" is therefore to be interpreted with due caution because if the policies put in place are the right ones the sea always gives its answer.



COSTA CROCIERE

LA SECONDA NAVE ALIMENTATA A LNG



È iniziata con il taglio della lamiera nel cantiere Meyer di Turku in Finlandia, la costruzione di Costa Toscana, nuova unità della flotta di Costa Crociere, compagnia italiana parte di Carnival Corporation & plc, gruppo leader mondiale nel settore crociere. Costa Toscana è la seconda di due nuove navi gemelle ordinate da Costa Crociere, alimentate, sia in porto sia in navigazione, a gas naturale liquefatto (LNG), il combustibile fossile più pulito al mondo. La prima, Costa Smeralda, attualmente nelle fasi finali di allestimento sempre nel cantiere di Turku entrerà in servizio nell'Ottobre prossimo. Costa Toscana sarà invece pronta per la consegna nel 2021.

L'utilizzo dell'LNG rappresenta una vera e propria svolta sul piano della minimizzazione dell'impatto ambientale. Sarà infatti in grado di migliorare la qualità dell'aria, eliminando quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%). L'utilizzo dell'LNG, inoltre, permetterà di ridurre significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell'85%) e di CO₂ (riduzione sino al 20%). Il gas sarà immagazzinato in appositi serbatoi a bordo delle navi e

utilizzato per produrre l'energia necessaria alla navigazione e ai servizi di bordo, grazie a motori ibridi a doppia alimentazione. Costa Smeralda e Costa Toscana rientrano nel piano strategico di riduzione della carbon footprint definito da Carnival Corporation e pienamente implementato da Costa Crociere. Le soluzioni adottate sinora e supportate da un piano di investimenti dedicato hanno già permesso a Carnival Corporation di ridurre l'impatto del 27,6% nel 2018 e di superare il target del 25% previsto per il 2020.

Con una stazza lorda di oltre 180.000 tonnellate e oltre 2.600 camere ciascuna, Costa Smeralda e Costa Toscana fanno parte di un piano di espansione della flotta del Gruppo Costa (che comprende i marchi Costa Crociere e AIDA) che prevede sette nuove navi in arrivo entro il 2023, per un investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro, nei quali rientrano le due unità AIDAnova e Costa Venezia rispettivamente consegnate a Dicembre 2018 e a fine Febbraio scorso.

"Il taglio della prima lamiera di Costa Toscana è di fatto un ulteriore importante passo nell'ambito del nostro piano di sviluppo sostenibile. La propulsione a LNG applicata alle navi da crociera è un'innovazione destinata a

segnare un percorso di trasformazione, un vero e proprio punto di svolta, in quanto garantisce una riduzione significativa dell'impatto ambientale senza compromettere gli aspetti di sicurezza per noi imprescindibili e prioritari. Ancora una volta Costa Crociere traccia la rotta nel settore: l'aver creduto per primi in questa tecnologia, che si sta diffondendo sempre di più, rafforza ulteriormente la nostra visione d'insieme; molto rimane ancora da fare sul piano delle infrastrutture per facilitarne ulteriormente l'utilizzo." - ha dichiarato Neil Palomba, Direttore Generale di Costa Crociere. "Costa Toscana e la gemella Costa Smeralda rappresentano una significativa innovazione a livello di prodotto, in cui l'ospitalità italiana resta baricentrica e tratto distintivo del nostro brand sin dalla sua nascita, in grado di coinvolgere e regalare emozioni sia ai nuovi crocieristi che a quelli più esperti".

Il debutto di Costa Smeralda è previsto il 20 Ottobre prossimo, con una crociera di vernissage di 15 giorni da Amburgo a Savona. L'itinerario prevede due giorni di sosta in alcune delle città europee più ricche di storia e cultura, tra cui Amburgo, Rotterdam, Lisbona, Barcellona e Marsiglia. Il battesimo di Costa Smeralda verrà celebrato in grande stile a Savona il 3 Novembre 2019. La crociera inaugurale di sei giorni partirà dal porto ligure il 4 Novembre, per poi dirigersi verso Barcellona, Marsiglia e Civitavecchia. Costa Smeralda continuerà poi a navigare nel Mediterraneo occidentale fino ad Aprile 2021, offrendo crociere di una settimana con scali a Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Civitavecchia e La Spezia. Gli itinerari di Costa Toscana verranno invece annunciati nel corso dei prossimi mesi.





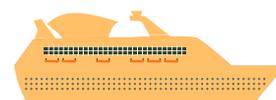
PSA GENOVA - PRA



www.vte.it
www.voltripramagazine.it

COSTA CROCIERE

ITS SECOND LNG-FUELED SHIP



The first steel was cut at the Meyer Turku shipyard in Finland for the Costa Toscana, a future addition to the fleet of Costa Cruises, the Italian brand of Carnival Corporation & plc, the world's largest leisure travel company.

The Costa Toscana is the second of the two new sister ships ordered by Costa Cruises and powered both in port and at sea by liquefied natural gas (LNG), the world's cleanest burning fossil fuel. The first, the Costa Smeralda, is nearing completion with the finishing touches being put to the interior fit-out at the same yard in Turku prior to her entry into service in October this year. Meanwhile the Costa Toscana is expected to be delivered in 2021.

The introduction of LNG fueling is a ground-breaking innovation that will minimize environmental impact. It will mean improved air quality with the virtual total elimination of sulfur dioxide emissions (zero emissions) and particulate matter (95-100% reduction). The use of LNG will also greatly lessen emissions of nitrogen oxides (85% direct reduction) and CO₂ (reduction of up to 20%). The gas will be stored in special tanks on board and will be used to generate

the energy required for navigation and onboard services, thanks to dualfuel hybrid engines. Costa Smeralda and Costa Toscana are an integral part of the strategic plan for carbon footprint reduction, defined by Carnival Corporation and fully implemented by Costa Cruises. In fact, the measures adopted by virtue of a dedicated investment plan enabled Carnival Corporation to meet its 25% carbon reduction goal for 2020 some three years ahead of schedule, with a 27.6% decrease in emissions from operations already achieved by 2018.

With gross tonnage of over 180,000 and more than 2,600 staterooms on each, Costa Smeralda and Costa Toscana are part of the Costa Group's (which includes the company's Costa Cruises and AIDA Cruises brands) fleet expansion plan, with seven new ships scheduled to enter service by 2023 and an overall investment worth over €6 billion. The first of these latest additions was the AIDAnova, delivered last December, followed by the Costa Venezia at the end of February 2019.

Costa Cruises President Neil Palomba said today, "The steel-cutting ceremony for Costa Toscana is another step forward in our sustainable development plan. LNG propulsion for cruise ships is a major innovation, pioneering a

Consorzio ZAI



Interporto
Quadrante
Europa

Più spazio per la logistica



Verona Quadrante Europa

UFFICI DIREZIONALI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incroccio A4-A22 Interporto Q.E.
circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud
circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Descrizione:

Centro Direzionale Interporto Quadrante
Europa-Uffici direzionali con posti auto
dedicati.
Varie metrature da 17 a 400 mq.



Rovigo Interporto

PIATTAFORMA LOGISTICA

Disponibilità immediata

Ubicazione:

In prossimità SS12 - SS434
circa 3 Km SS12 - SS434

Superficie area:

17.000 mq circa - area comune

Superficie coperta:

6.700 mq frazionabili

Altezza:

da 8,00 m

Baie di carico:

4 per modulo
di cui 2 con rampe idrauliche



Verona Quadrante Europa

LOTTI EDIFICABILI

Disponibilità immediata

Ubicazione:

Incroccio A4-A22 Interporto Q.E.
circa 5 Km dalla A4 Uscita Verona Sud
circa 4 Km dalla A22 Uscita Verona Nord

Superficie lotti:

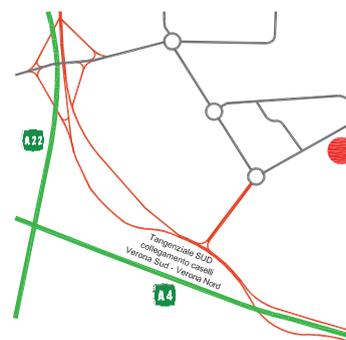
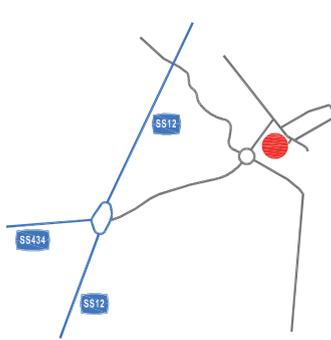
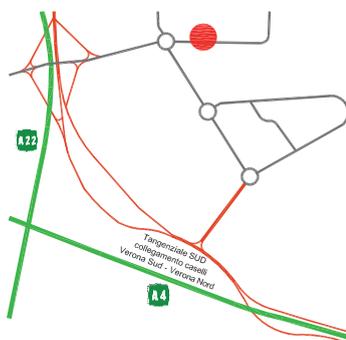
da 13.000 mq a 43.000 mq

Superficie coperta:

da 5.000 mq a 13.000 mq

Altezza:

da 15 a 35 m



new era in the use of low-carbon fuels that will significantly reduce exhaust emissions to help protect the environment without compromising on safety, in line with our top priorities. Once again, Costa Cruises is paving the way for the industry as a whole: in accordance with our global vision aimed at sustainable development, we were the first to invest in this technology, which is now really starting to take hold. However, a lot remains to be done in terms of the ready availability of gas bunkering infrastructure to ensure the seamless transition to LNG. Costa Toscana and her sister ship Costa Smeralda may be highly innovative products, but they will retain that inimitable Italian hospitality that has been Costa Cruises' hallmark since the brand's inception, conveying the exhilaration of ocean travel and providing enhanced guest experiences for repeat and first-time

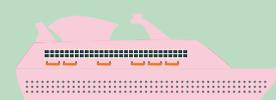
cruisers alike.”

Costa Smeralda is set to make her debut on October 20, 2019, with a 15-day preview cruise from Hamburg to Savona featuring two-day stopovers in some of Europe's best cities for history and culture including Hamburg, Rotterdam, Lisbon, Barcelona and Marseille. The official naming of Costa Smeralda will be celebrated at a special ceremony on November 3 in Savona. From there, the following day, the new flagship will set sail on a 6-day inaugural cruise to Barcelona, Marseille and Civitavecchia. Costa Smeralda will be deployed in the Western Mediterranean through April 2021 on one-week cruises porting in Savona, Marseille, Barcelona, Palma de Mallorca, Civitavecchia and La Spezia. Meanwhile, Costa Toscana's cruise program will be announced in the next few months.



CRUISE DAY

INTERVISTA A FRANCESCO DI CESARE



A Francesco di Cesare, responsabile di Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza della macro industria turistica, abbiamo rivolto alcune domande in occasione della Fiera Seatrade Europe che si svolge a Amburgo.

Il momento del crocierismo internazionale e quanto si prevede nel prossimo futuro?

La crocieristica sta vivendo una nuova fase di slancio a livello mondiale. Non è una novità, dal momento che il prodotto sin dalla sua introduzione nel mercato non ha mai conosciuto soste nella sua traiettoria di crescita. Ma alcuni archi temporali si sono contraddistinti più di altri per una accelerazione e gli anni in corso sono senz'altro da annoverare tra questi: la domanda sta raggiungendo e superando la quota dei 30 milioni di clienti annuali e l'offerta si sta adeguando alle richieste del mercato e al tempo stesso le sta sostenendo attraverso una consistente investimento in termini di nuove navi, al momento oltre 120 previste al varo da qui al 2024.

Il Mediterraneo è sempre una meta ambita?



FRANCESCO DI CESARE
responsabile Risposte Turismo

Ideato e organizzato da

in partnership con



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SU TURISMU, ARTESANIA E CUMMERTZIU
ASSESSORATO DEL TURISMO, ARTIGIANATO E COMMERCIO

SARDEGNA



ITALIAN CRUISE DAY

Cagliari | 18 Ottobre 2019

Il forum sull'industria crocieristica italiana
www.italiancruiseday.it

la Casa dei Porti Crocieristici Italiani

Italian Cruise Watch

Carriere@ICD

Con il supporto di



Si ringrazia

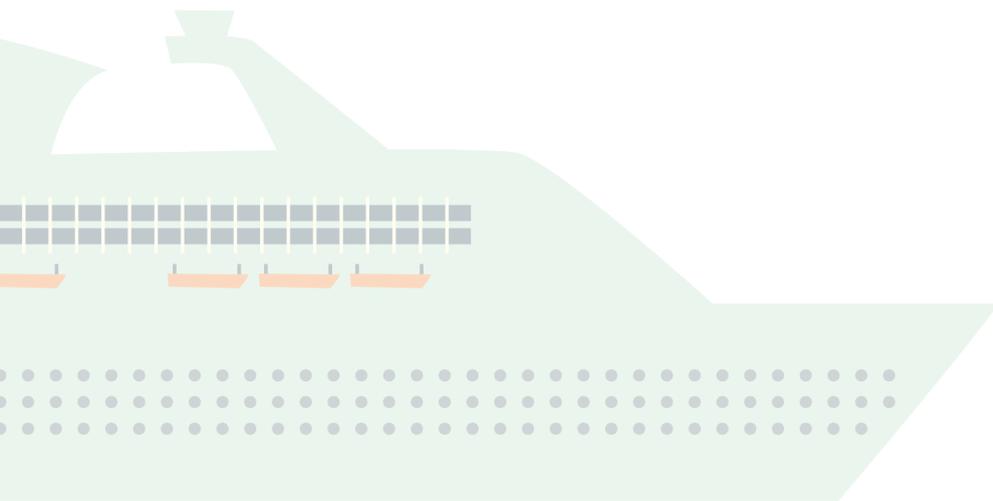


#italiancruiseday

#Cagliari

#Italia

#crociere



Lo è senz'altro. Il Mediterraneo da sempre ha rappresentato la seconda area di deployment per le compagnie, dopo i Caraibi. Sebbene sia stabile la quota percentuale negli ultimi anni, di certo non lo sono i valori assoluti, cresciuti molto, 33 milioni i cruise bed days disponibili su navi da crociera nel 2019, nonostante qualche frenata dovuta, come è noto, a fattori esigenti quali rischio terrorismo e instabilità politica in alcune zone. Ma il Mediterraneo resta una meta di grande richiamo tanto per il mercato di prossimità che per quello long-haul, in particolare il nord americano. Basti pensare che in una recente indagine condotta da Risposte Turismo di fronte alla possibilità per appassionati di crociera di indicare la "meta dei sogni", il Mediterraneo è risultato tra le destinazioni più indicate dagli italiani, che pur nel Mediterraneo vivono.

Gli scali nord africani sono sempre off limit?

Di certo le allerte non sono alle nostre spalle, e gli itinerari costruiti dalle compagnie devono ancora fare i conti con l'esclusione, totale o quasi, degli scali nordafricani. Di tale condizione hanno beneficiato alcuni porti italiani, resisi necessari per il completamento di itinerari che in precedenza annoveravano toccate in stati nordafricani. Nonostante ciò qualche segnale di ripresa è stato registrato, e c'è da sperare, anche per altre ragioni ben più importanti della crocieristica e delle vacanze, che in quei luoghi si possa tornare alla normalità.

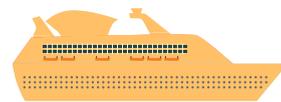
Gli scali italiani sono attrezzati per ricevere le mega navi o devono sistemare le strutture?

La questione dell'offerta portuale italiana sarà uno dei temi di cui discuteremo a Cagliari il 18 Ottobre ad Italian Cruise Day: si può affermare come i porti italiani abbiano fatto un lavoro enorme negli ultimi 10-15 anni per farsi trovare preparati ad ospitare le navi che, negli anni, hanno sempre più alzato gli standard e le richieste, sia dal punto di vista dimensionale che da quello dei servizi. Pur con differenze talvolta notevoli, il complesso degli scali crocieristici nazionali si è mosso piuttosto velocemente, provvedendo ad adeguare infrastrutture e servizi ad un mercato notevolmente cambiato negli ultimi anni. Oggi la maggior parte delle navi da crociera in circolazione può trovare accoglienza nei porti italiani, soprattutto nella sponda tirrenica, dove possono essere accolte navi oltre i 350 metri di lunghezza. Vorrei sottolineare come, considerando le attuali richieste presentate dalle compagnie ai cantieri nella costruzione di nuove navi di crociera, il non riuscire ad accogliere le unità più grandi non rappresenti un vincolo nell'acquisizione di traffico e nel poter ottenere buoni risultati di gestione.

La programmazione degli itinerari per il prossimo anno prevede qualche bella novità?

Le compagnie sono sempre alla ricerca di itinerari alternativi per arricchire il proprio catalogo, anche se poi quelli che rappresentano i "best seller" finiscono per essere sempre gli stessi. Tra le novità il rientro di Istanbul nella geografia crocieristica e la presenza più ricorrente di minicrociere nel Mediterraneo e, dunque, in Italia.

CRUISE DAY



INTERVIEW WITH FRANCESCO DI CESARE

We asked a few questions at the Seatrade Europe Fair in Hamburg, to Francesco di Cesare, responsible for Tourism Replies, a research and consultancy company of the macro-tourism industry.

International cruising is having a moment, so what is expected in the near future?

The cruise industry is experiencing a new phase of global momentum. This is nothing new, as the product has never stopped in its growth trajectory since it was introduced to the market. But some periods have been marked more than others for acceleration and the current years are certainly to be counted among these. The demand is reaching and exceeding the quota of 30 million annual customers and the offering is adjusting to the requests of the market and at the same time is supporting them by way of substantial investment in terms of new ships, with at the moment over 120 planned for launch from now until 2024.

Is the Mediterranean still a coveted destination?

It undoubtedly is. The Mediterranean has always been the second area of deployment for companies, after the Caribbean. Although

the percentage share in recent years is stable, the absolute values are certainly not, having grown considerably, with 33 million cruise bed days available on cruise ships in 2019, despite some slowdown due – as is widely known – to demanding factors such as the risk of terrorism and political instability in some areas. But the Mediterranean remains a destination of great appeal both for the local market and the long-haul market, in particular that of North America. Suffice it to say that in a recent survey conducted by Risposte Turismo, when given the opportunity to disclose their 'dream destination', one of the most popular answers given by Italian cruise enthusiasts was the Mediterranean, even though they live in the Mediterranean.

Are North African ports of call still off-limits?

Alerts are not behind us, of course, and the routes constructed by the companies must still contend with the total or near-total exclusion of the North African ports of call. This condition has benefitted some Italian ports, which became necessary for the completion of routes that had previously included calls in North African states. Nevertheless, some signs of recovery have been recorded, and

there is hope, also for other reasons far more important than the cruise industry and holidays, that those places can see a return to normal.

Are the Italian ports of call equipped to receive mega ships or do they have to alter the structures?

The matter of the Italian port offering will be one of the topics we will be discussing in Cagliari on October 18 at Italian Cruise Day. We can affirm the way in which the Italian ports have done an enormous job in the last 10-15 years to be prepared to host ships that, over the years, have continued to raise standards and demands, both from a point of view of size and of services. Even with sometimes considerable differences, the complex of national cruise ports of call has moved rather quickly, providing for the adaptation of infrastructures and services to a market that has changed notably in recent years. Today, most cruise

ships in circulation can be accommodated in Italian ports, especially on the Tyrrhenian coast, where ships over 350 metres long can be accommodated. I would like to underline how, considering the current demands presented by the companies to the shipyards in the construction of new cruise ships, the failure to host the larger units does not represent a constraint in the acquisition of traffic and being able to obtain good management results.

Itinerary programming for the next year includes some great news

Companies are always on the look out for alternative routes to enrich their catalogue, even if the bestsellers always end up being the same. Changes include the re-entry of Istanbul in the cruise geography and the more recurring presence of mini cruises in the Mediterranean and therefore, in Italy.



La nuova sede dello shipping italiano a Genova

CPLWEB.IT

Agenzia Marittima 
LE NAVI

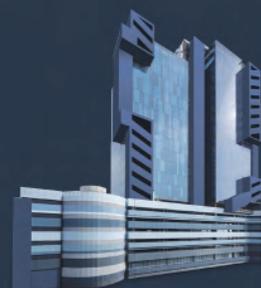
Genova Headoffice

Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli
Gioia Tauro • Bari • Palermo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

AGENZIA MARITTIMA LE NAVI S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@mscclenavi.it



www.msc.com/ita

THE ITALIAN RIVIERA CRUISE DESTINATION

