

## **Le Stazioni Marittime di Genova**

Il molo del ponte dei mille e' stato nel passato la banchina sul Mediterraneo, un Mare che ha trascorso molte epoche storiche e Ponte dei Mille lo ha accompagnato adattandosi ai diversi momenti.

Ponte dei Mille ha visto il Mediterraneo del medioevo glorioso e repubblicano, ha visto il Mediterraneo di Cristoforo Colombo, ha visto il Mediterraneo di Giuseppe Garibaldi, ha visto il Mediterraneo solcato dai transatlantici diretti nelle Americhe, vede oggi il Mediterraneo sempre piu' anche destinazione dei flussi turistici.

E Ponte dei Mille ha vissuto tutte queste epoche storiche dal momento in cui Fra Guglielmo alla fine del XII secolo costituisce la Commenda di Prè per ospitare i cavalieri di Gerusalemme in partenza da Genova per la Terra Santa; costituisce la prima Stazione Marittima con dormitori, luoghi di assistenza ai malati, passaggi sotterranei per l'accesso ai moli.

Il primo accesso all'Italia dal Mediterraneo avveniva a Genova con Ponte dei Mille e la sua Stazione Marittima.

Tante storie di uomini e donne si sono intrecciate su questo molo fino agli inizi dell' '800 con il fenomeno emigratorio ed alla fine dell'800 con l'era dei transatlantici.

Interessante ricordare come la Stazione Marittima ha avuto il primo fabbricato nel 1914 costruito sul modello delle stazioni ferroviarie francesi di inizio secolo, costruita sul molo in modo da consentire il passaggio diretto dal treno alla nave.

Oggi Stazioni Marittime è una SPA che appartiene per il 27% all'autorità portuale e alla Finporto, per il 5% al comune, per il 13% alla Costa Crociere, per il 10% al gruppo Onorato (Moby e Tirrenia), e per poco piu' del 50% al gruppo Msc.

E' una società sana e ben gestita con poco piu' di 50 dipendenti e che ha prodotto negli ultimi 17 anni utili che sono stati sempre reinvestiti senza distribuirli agli azionisti.

E' una società che ha investito fra il 1989 e il 2016 circa 56 mio di euro sulle aree in concessione realizzando fra l'altro il nuovo terminal crociere a Ponte dei mille e di Calata Chiappella, il terminal traghetti a P.Caracciolo, la nuova sala passeggeri a P. Adoria, il tombamento di P.Colombo e di P.Assereto.

Oggi la struttura patrimoniale della società è solida ed è il frutto di una sana ed accorta gestione da parte del management sul campo da molti anni.

Stazioni Marittime ha in concessione 290'000 mq e 12 banchine con un area dedicata al traffico traghetti (2 milioni di passeggeri movimentati) con 8 banchine P.Colombo, P.Assereto, P.Caracciolo e una dedicata al traffico crociere (925'000 passeggeri movimentati di cui 850'000 portati da Msc) con 4 banchine a P.dei Mille e a P.Andrea Doria per cui nel 2017 Genova è stato il quarto porto italiano per movimentazione traffico passeggeri dopo Civitavecchia, Venezia e Napoli ed il terzo per Home Ports dopo Venezia e Civitavecchia. Infatti dei 925'000 passeggeri movimentati 540'000 (il 60%) sono Home Ports mentre 385'000 (il 40%) sono Transiti. A Venezia gli Home Ports sono l'85%.

I 925'000 passeggeri movimentati sono il risultato di 212 toccate nave e nel 2018 stimiamo 1 milione di passeggeri +8% con 220 toccate.

A Genova negli ultimi 10 anni siamo cresciuti del 70% contro una media nazionale del 35%. Poi è vero che certi porti sono cresciuti a dismisura come Brindisi aumentata di 54 volte ma partiva dal 2008 con 2'000 passeggeri e ha chiuso il 2017 a 110'000 passeggeri.

La Liguria rappresenta la regione con la maggiore quota di traffico passeggeri in Italia pari a circa  $\frac{1}{4}$ .

La nostra missione è diventare la cinghia di trasmissione dell'economia locale soprattutto per quello che riguarda la ricaduta dei flussi turistici accogliendo a Genova navi da crociera sempre più grandi e con sempre minor impatto ambientale.

Il porto passeggeri è stato pensato quando le navi erano lunghe 120m avevano tonnellaggi di 30/50,000 tons: la diga foranea, lo specchio di manovra, i fondali, le bitte, tutto era dimensionato alle esigenze di un tempo.

Tanto per capirsi le nuove navi (non solo Msc) saranno più lunghe, pescheranno di più e saranno alimentate a LNG ossia a liquefied natural gas (gas naturale liquefatto).

A partire dal 2022 la Msc opererà con la prima di quattro cosiddette World Class; la Msc Meraviglia che vedete tutte le domeniche stazza 170'000 tons, è lunga 335 m e pesca 8.5 metri con una capacità di passeggeri totali pari a 5700.

La nave World Class stazza + di 200'000 tons, sarà lunga 347 m e pescherà 9.5 m con una capacità di passeggeri totali pari a 7000 e sarà alimentata con LNG.

Se la lunghezza della nave può non essere un problema (la banchina a ponente del Ponte dei Mille è lunga 348 m), il pescaggio è un problema così come lo è il rifornimento di LNG.

Il gas naturale liquefatto si ottiene raffreddando il gas naturale fino al punto di passare allo stato liquido dopo opportuni trattamenti di depurazione, disidratazione, raffreddamento e condensazione.

Sappiate che ogni anno i fondali di fronte a Stazioni Marittime si alzano di mezzo metro per i detriti portati in mare dai rivi che sfociano nella specchio acqueo dove manovrano le navi da crociera.

Il monitoraggio e la manutenzione dei fondali (dragaggi) sono da essere fatti dall'Autorità di Sistema Portuale che purtroppo finora non li ha fatti.

Appena sono arrivato ho visto crollare in testata il P.ADoria a fine Luglio 2017. Ho deciso di fare una indagine sullo stato di tutte le banchine.

Abbiamo fatto salti mortali la scorsa estate per accogliere le navi programmate (alcune compagnie americane hanno cancellato lo scalo) ormeggiandole alcune volte al P.Caracciolo e trasferendo passeggeri e bagagli dalla Stazione Marittima con pulman noleggiati.

Non un bel servizio ai passeggeri.

Per accogliere le navi di nuova generazione occorre dragare almeno fino a 11 metri.

Con l'alimentazione a gas naturale liquefatto occorrono dei depositi non lontani da Stazioni Marittime in modo che con specifiche bettoline si possa rifornire le navi. Barcellona e Marsiglia si sono già attrezzate.

Ora tutti questi progetti sono ben presenti alla regione, al comune e soprattutto all'Autorità di Sistema Portuale che è ben consapevole che senza questi 2 interventi, dragaggi e LNG, le nuove navi non potranno scalare Genova.

L'interscambio con le istituzioni è basilare: ad esempio per pochi scali della nave Disney quest'anno, gli armatori hanno voluto parlare con il comune e la polizia per capire il grado di sicurezza che potevano offrire ai loro ospiti una volta scesi dalla nave.

E qui fatemi aprire una parentesi.

Al di là del credo politico e di come la possiamo pensare, mi sembra che oggi gli operatori in porto a Genova godano di un raro allineamento astrale fra regione, comune e Autorità di Sistema Portuale. Ad esempio i rapporti con il governatore, il sindaco e il presidente sono ottimi e improntati ad una comunione di intenti chiara.

La passata giunta voleva vendere la sua quota azionaria del 5% in applicazione della legge Madia, non la giudicava di interesse strategico/generale; il sindaco attuale è stato ben contento di mantenerla.

Il vero tema qui è che le strutture, i regolamenti, la paura di sbagliare rendono le strutture di origine pubblica poco adeguate al cambiamento; il loro DNA è intriso di immobilismo e burocrazia.

Sono da 10 anni presidente del terminal crociere a Marsiglia che dista 210 miglia da Genova e dove le stesse navi che scalano qui o subito prima o subito dopo scalano.

A Marsiglia si movimentano 1.5 milione di passeggeri (il 60% in più di Genova) ed è il quarto porto nel Mediterraneo.

Avessi in 10 anni avuto un problema come a Genova: l'Autorità di Sistema Portuale francese ci informa quando fa i lavori sui fondali, sotto le banchine, ecc.

Eppure in Francia hanno una Pubblica Amministrazione pesante ma funzionante..

La Msc Meraviglia il giorno prima di venire a Genova è a Marsiglia da dove parte il sabato pomeriggio alle 17.00 e arriva a Genova alle 8.00 di domenica; è la stessa nave con le medesime eliche di prua e la medesima stazza, il medesimo sforzo sul tiro bitte, anzi a Marsiglia soffia spesso il mistral ...

La stessa Autorità di Sistema Portuale è auspicabile che sia sempre in sintonia con la Capitaneria di Porto per affrontare entrambe con coraggio le risposte all'operatore che a sua volta deve garantire ai suoi clienti un servizio impeccabile e adeguato alle nuove esigenze che la concorrenza richiede.

Le grandi compagnie di navigazione come Msc portano/spostano traffico, non si fermano e non si fermeranno, portano e porteranno sviluppo e lavoro, e se non trovano approdi adeguati semplicemente cambiano rotta e le eliche spostano il loro naviglio altrove.

E per approdi adeguati non intendo solo le caratteristiche tecnico nautiche dei fondali, delle banchine, della diga foranea, dei bacini di carenaggio; intendo anche strade, ferrovie, aeroporto, dogane, s

Pensate al delirio d'estate per imbarco e sbarco dai traghetti con autostrada bloccata dall'uscita di Genova Ovest verso il porto. Quante volte abbiamo cercato di trovare soluzioni con le istituzioni...

E qui si apre il tema della distribuzione degli spazi fra crociere e traghetti.

Dovete sapere che su 365 giorni all'anno il traffico crocieristico in termini di passeggeri movimentati si concentra per il 73% nei week end a parte qualche toccata durante la settimana e la % dei giorni di toccata navi su 365 è pari al 38% quando appunto i week end all'anno rappresentano circa 1/3 dei giorni complessivi.

E la distribuzione temporale a Genova del traffico crocieristico è per il 43% in estate (55% media), per il 37% in primavera e autunno (35%) e per il 20% in inverno (10%).

Il traffico dei traghetti per il 70% si svolge da giugno a settembre.

Le crociere settimanali con partenza nel week end hanno oramai costituito in Mediterraneo il prodotto di base. A Genova su 100 pax ne imbarcano 60 mentre gli altri 40 imbarcano in altri porti che considerano piu' convenienti da raggiungere.

Quindi distinguiamo: i passeggeri che imbarcano a Genova hanno bisogno di raggiungere Genova comodamente e spesso non hanno il tempo di visitare la città perché o stanchi o arrivano all'ultimo momento.

Le crociere che partono da Genova devono avere supporto dalle infrastrutture che permettano di imbarcarsi facilmente: treni, aerei, auto.

Invece per le crociere che transitano da Genova i passeggeri hanno tutto il tempo di farsi una escursione (60'000 passeggeri in escursione l'anno scorso) e dunque per loro Genova deve essere bella, sicura, organizzata: non devono raggiungerla perché ci sono già.

Ecco dunque che se noi aumentassimo le navi in transito a Genova queste possono venire durante la settimana e non concentrarsi nei week end spalmando la movimentazione ed evitando che si cerchino nuovi spazi che verrebbero occupati solo nei week end lasciando letteralmente vuote e deserte le banchine durante la settimana come avviene ora.

Dobbiamo insieme alla Autorità di Sistema Portuale e alle istituzioni reclamizzare presso tutte le altre compagnie di crociera, nessuna esclusa, a venire a Genova durante la settimana e che è anche il modo migliore per vederla.

Detto questo la ricerca di nuove aree per i traghetti la vedo piu' per attenuare il traffico di smistamento in arrivo ed in partenza; c'era ad esempio uno studio per Pra/Voltri molto piu' comodo da raggiungere con l'autostrada in cui poterne smistare una parte.

Progetto che come molti altri è rimasto al palo..

In conclusione noi lavoriamo perchè Stazioni Marittime insieme a tutto il porto di Genova torni ad essere il principale accesso all'Italia e all'Europa dal Mediterraneo, lo è stata nel Medioevo e tornerà ad esserlo: noi ci siamo e consideriamo ormai Genova di importanza strategica per tutto il nostro gruppo in Italia, una Genova città sul mare che vive del mare e per il mare.

Giacomo Costa Ardissonne

RC Genova, 6 Marzo 2018