

# Il porto perde altre 32 navi da crociera

Anche le mini love boat della Ibero Cruceros se ne vanno a La Spezia. E stavolta la questione-attracchi non c'entra niente

Email

- ±
- =

di Giulio Corsi



LIVORNO. Sul sito della Ibero Cruceros, compagnia di navigazione spagnola del gruppo Carnival, il confronto tra gli itinerari proposti l'anno scorso e quelli di quest'anno è un'altra fucilata al cuore del nostro porto. Fino al 2012 il viaggio Barcellona-Barcellona a zonzo nel Mediterraneo occidentale vedeva tra le tappe italiane il pit stop fisso a Livorno, venduto al mondo come porta per Firenze e la Toscana. Da quest'anno, cioè dalla scorsa settimana, Livorno è sparita da ogni tappa e al suo posto compare La Spezia. Significa la perdita di altri 32 sbarchi rispetto ai 41 che Royal Caribbean e Costa hanno deciso di dirottare sulle banchine liguri per la stagione appena iniziata.

Ma se il conto di 73 navi sparite in un battibaleno dal nostro scalo è spaventoso, molto peggiore è il messaggio che arriva dalla variazione di rotta decisa da Ibero Cruceros per i suoi vettori. Perché in questo caso non si tratta di giganti del mare da trecento e passa metri che hanno scelto La Spezia per i tanto discussi problemi di programmazione del nostro scalo. No, la compagnia con sede a Barcellona, utilizza per le sue crociere vecchie navi con trenta e passa anni sulle spalle, una sorta di love boat in taglia small, 222 metri di lunghezza la Grand Celebration, 223 la Grand Holiday, che non avrebbero problemi ad essere accolte alla calata Sgarallino, cioè nell'area in concessione a Porto 2000, e che comunque da noi potrebbero trovare ormeggio praticamente ovunque.

E allora la domanda non può non sorgere spontanea: perché anche Ibero Cruceros ha portato via i suoi piccoli "quartieri galleggianti" che da noi avrebbero sicuramente trovato accoglienza? E' un altro schiaffo che Costa, cioè Carnival, ha voluto dare a Livorno? Oppure ci sono altri problemi che si accavallano alla battaglia per le banchine 46 e 47 e in certi casi addirittura li sovrastano?

Ci sono altri problemi, è la risposta che arriva dal mondo degli agenti marittimi. Lo aveva fatto capire il presidente di Asamar Laura Miele inserendoli nei giorni scorsi alla voce "problemi commerciali". E ora li traduce col nome di "pacchetti turistici" Guido Fanfani, socio e amministratore della William Shepherd, agenzia marittima titolare di contratti diretti con Princess Cruises, Cunard, P&O Cruises, Crystal Cruises, che imputa la responsabilità della questione a Porto 2000 e di conseguenza al suo azionista di maggioranza, la Port Authority.

«La discussione in città, anche a livello istituzionale, continua ad incentrarsi sul problema della programmazione degli accosti ma in realtà le questioni sono altre - dice Fanfani -. In particolare a pesare è il fatto che la Porto 2000 si sia inserita nel settore commerciale turistico, facendo concorrenza ai suoi clienti e gestendo una attività come quella turistica che non rientra nei servizi previsti dalla legge».

L'argomento, va detto, girava in ambito portuale da tempo. Ma Roberto Piccini, numero uno di Porto 2000, aveva rigettato l'accusa in maniera netta due settimane fa, durante l'audizione in commissione consiliare.

«Noi non facciamo nessun servizio di tour operator», aveva detto sibillino, tenendo i riflettori del dibattito accesi sulla questione attracchi, dal molo Italia lato nord alla banchina 75, alla gestione dell'Alto fondale. Ora però l'addio di Ibero Cruceros riapre con forza quel capitolo. E la lettura di Fanfani trova una sponda concretissima. «Il problema era stato già stato sollevato dai rappresentanti di tutte le maggiori compagnie,

incluse quelle che hanno dirottato le navi su la Spezia, durante la stagione crocieristica 2012, ed è stato ribadito sia al Seatrade Med di Marsiglia di novembre 2012 che al Seatrade di Miami nel marzo scorso», rivela l'agente marittimo.

Secondo l'amministratore della William Shepherd il problema degli accosti delle love boat superiori ai 270 metri rischia addirittura di diventare secondario e ora il buco che si è aperto potrebbe diventare un cratere. «Il trend potrebbe estendersi anche alle navi più piccole, i cui accosti possono essere programmati nelle aree in concessione alla Porto di Livorno 2000, come è accaduto per Ibero Cruceros», dice Fanfani.

Qual è il cuore della questione? Quello che non va giù alle compagnie è che Porto 2000, a terra e sui suoi shuttle bus, faccia concorrenza nella vendita di pacchetti turistici per Firenze, Pisa, Bolgheri e per le altre escursioni che vengono proposte ai crocieristi. «Io parlo ogni giorno con gli armatori ed è chiaro quanto abbiano il dente avvelenato con Livorno e con la sua o. Oltre a loro, sono sul piede di guerra anche quei grandi tour operator che organizzano le escursioni vendute a bordo delle navi - sostiene Fanfani -. Va considerato che ai grandi capitali investiti dagli armatori nella costruzione di nuove navi si sono affiancate politiche tariffarie tendenti al ribasso per incentivare il turismo crocieristico. Se, oltre alla concorrenza degli altri armatori, una compagnia che viene a Livorno deve fronteggiare incertezza di ormeggio, precarietà delle strutture e anche la concorrenza da parte del terminalista portuale, non possiamo meravigliarci se alla fine vengono scelti altri scali».

La responsabilità insomma, secondo Fanfani, sarebbe di Porto 2000 e di conseguenza Palazzo Rosciano. «L'Autorità Portuale è sicuramente a conoscenza di queste vicende e come soggetto regolatore dovrebbe intervenire con decisione - attacca l'agente -. Ma qui nuovamente emerge di nuovo l'anomalia tutta livornese che vede il soggetto controllore essere anche parte in causa, essendo l'azionista di maggioranza della società che dovrebbe gestire i servizi di interesse generale ma che, ormai da anni, ha allargato il proprio raggio d'azione ad altre sfere commerciali come dimostra questa vicenda».

E della Port Authority, secondo Fanfani, sarebbe anche la responsabilità di aver sottovalutato la concorrenza di La Spezia: «Ci hanno risposto che erano *belinate* - accusa, riferendosi chiaramente al numero uno di palazzo Rosciano Gallanti -. Già un anno fa, era il marzo 2012, la mia azienda aveva siglato un accordo con la Cilp, che prevedeva, per le compagnie da noi rappresentate, la garanzia di ormeggio alla banchina Alto Fondale (che i portuali hanno in concessione fino al 2024, ndr), requisito fondamentale richiesto dalle compagnie per continuare a scalare il nostro porto e per concentrare a Livorno l'imbarco dei contenitori di provviste, e il coinvolgimento della Porto 2000 per i servizi di sua competenza. Sottoponemmo l'accordo all'Autorità Portuale che non lo ratificò. Per loro non solo la Porto2000 era ed è l'unica terminalista del traffico crocieristico, ma l'eventualità che La Spezia fosse in grado di accogliere navi da crociera nel 2013 era da ritenersi quantomeno fantasiosa. Continuiamo a ritenere che l'accoglimento della nostra proposta, anziché la difesa della rendita di posizione monopolistica della Porto 2000, avrebbe contribuito alla stabilizzazione dei traffici crocieristici e fatto l'interesse generale del porto e del suo indotto».

Mentre i giornali di La Spezia con toni trionfalistici continuavano anche ieri a celebrare gli scippi al nostro porto, stamani il consiglio comunale tornerà a dibattere della situazione con due mozioni: la prima presentata da Vladimiro Del Corona (Pd), la seconda da Bruno Tamburini (Pdl).