

RASSEGNA STAMPA 18 FEBBRAIO 2013

Fonte:



Francia, traffico container a +5%

Genova - Lo scorso anno i Grands Ports Maritimes (GPM) francesi hanno movimentato 4 milioni di teu, il 5% in più rispetto all'anno precedente. Il porto principale, quello di Le Havre, movimentato 2.306.000 teu (+4%), mentre il porto di Marsiglia, dopo gli scioperi dell'anno precedente, è salito del 13% a 1.062.000 teu. Seguono Dunkerque 251.000 teu (-8%), Nantes 184.000 teu (+3%), Rouen 128.000 teu (-2%), Bordeaux 63.000 teu (+5%).

Il Northern Range non perde colpi

Genova - I terminal container del "Northern Range", l'arco che va da Le Havre ad Amburgo, hanno movimentato lo scorso anno 39,9 milioni di teu, sostanzialmente in linea con i volumi complessivi dell'anno precedente. Il primo porto europeo, quello di Rotterdam, ha mantenuto invariati i volumi mentre Anversa ed Amburgo hanno registrato flessioni marginali. L'unico porto in forte perdita è stato quello di Zeebrugge. In dettaglio, Rotterdam ha movimentato 11.900.000 teu (0%), Amburgo 8.860.000 teu (-2%), Anversa 8.630.000 teu (0%), Bremerhaven 6.280.000 teu (+6%), Le Havre 2.306.000 teu (+4%), Zeebrugge 1.953.000 teu (-12%).

Rio Tinto, accordo ventennale con Mol

Genova - La società mineraria Rio Tinto ha firmato un contratto ventennale con la compagnia giapponese Mitsui OSK Lines (MOL) per il trasporto di minerali di ferro dall'Australia alla Cina. Il contratto prevede il trasporto fino a 8,5 milioni di tonnellate di minerali con una serie di navi di portata fra le 200 e le 250.000 tonnellate.

Rotterdam restituisce i soldi in anticipo

Genova - Per la serie facciamoci del male, il porto di Rotterdam sta per restituire in anticipo di 8 anni circa la metà dei finanziamenti che il governo olandese gli ha prestato per la realizzazione di Maasvlakte 2. In questo modo potrà risparmiare denaro sugli interessi dei mutui e investirlo in altre iniziative. E' un esempio di come l'autonomia gestionale e finanziaria di un porto, se condotta in maniera corretta, può generare benefici. L'accordo fra Autorità portuale, Stato olandese e il Comune di Rotterdam è stato firmato nel 2005. Prevedeva che fra 2011 e 2012 lo Stato avrebbe dato all'Authority un contributo di 726 milioni di euro per finanziare la costruzione di Maasvlakte 2, ossia l'ampliamento a mare del porto che ne dovrebbe raddoppiare la capacità. A sua volta il porto si impegnava a restituire la somma in un certo numero di anni a partire dal 2021. Adesso l'Autorità portuale ha annunciato che quasi la metà della somma, ossia 290 milioni di euro, sarà restituito già il prossimo mese. oltre a ciò, aumenterà in maniera strutturale il dividendo annuale che versa al Comune a 13,3 milioni di euro e quello allo Stato a 5,5 milioni di euro. La scelta è dovuta a un buon momento finanziario dello scalo, dovuto a diversi fattori.

«La posizione finanziaria della Port Authority - ha detto Paul Smits, dirigente finanziario dell'Autorità portuale di Rotterdam - si sta sviluppando meglio del previsto». Il primo fattore che ha provocato questo buon andamento è che, come ha spiegato Smits, «il progetto Maasvlakte 2 sta costando meno del previsto. Non ci sono state battute d'arresto durante la costruzione». Insomma, tutto procede al meglio, nonostante i timori suscitati un anno fa negli investitori da un ricorso presentato dal terminal container Ect (del gruppo Hutchison Ports), che si è ritenuto danneggiato dall'assegnazione delle concessioni per le nuove aree. I due futuri terminal container sono stati assegnati rispettivamente a Ap Moeller-Maersk e a Dp World. In secondo luogo, l'andamento dei conti negli ultimi anni ha portato forti utili. L'anno scorso il bilancio relativo al 2011 si è chiuso con un utile netto di 186 milioni di euro, mentre agli azionisti è stato distribuito un dividendo di 90 milioni. Gli introiti per l'Authority erano derivati per 305 milioni di euro dalle tasse portuali e per 267 milioni dai canoni delle concessioni. Il porto inoltre spera così di risparmiare.

«Lo scorso anno - ha detto Smits - siamo entrati in trattativa con i nostri azionisti (il Comune ha il 70,83%, lo Stato il 29,17%, ndr), nel corso della quale abbiamo cambiato l'accordo del 2005. Ciò ci permette di distribuire la nostra spesa su un periodo più lungo. E' una condizione più favorevole per noi. Contemporaneamente abbiamo accettato la richiesta degli azionisti di aumentare il dividendo nel breve periodo. Alla fine, di dividendo pagheremo però la stessa cifra complessiva». L'Autorità portuale ha intenzione di investire centinaia di milioni di euro nello sviluppo della seconda fase di Maasvlakte 2 dopo il 2021. Il nuovo accordo le permette di distribuire meglio le spese, fra dividendi e investimenti, nei prossimi vent'anni. Si è stabilito che la restituzione allo Stato dei 290 milioni e il dividendo extra verranno scalati dal dividendo che avrebbe dovuto essere versato a partire dal 2021. L'accordo del 2005 prevedeva che il dividendo sarebbe stato del 35% degli utili fino al 2021 e del 60% successivamente. «Così - dice l'Authority - non ci saranno effetti negativi sul nostro programma di investimenti a lunga scadenza, che prevede la realizzazione del progetto Port Vision 2030». Inoltre potranno essere usati meglio i prestiti contratti nel 2008, con meno rischi sulle variazioni dei tassi di interesse.

Alberto Ghiara

La crisi colpisce anche i broker

Pioggia di richieste di cassa in deroga

I record del porto nella movimentazione dei container, con i due milioni di teu festeggiati a dicembre, non ha lasciato riflessi su agenzie marittime e case di spedizione che pure lavorano a servizio del porto. Stando alle richieste di cassa integrazione e mobilità in deroga, hanno chiuso il 2012 ancora alle prese con una crisi pesante e hanno iniziato un 2013 che si annuncia, fin dalle prime battute, ugualmente difficile. «Una marea di aziende continua ad aprire procedure per la cassa integrazione in deroga, sia fra gli spedizionieri che fra gli agenti marittimi genovesi - dice Laura Tosetti, responsabile del settore per la Filt-Cgil -. Le premesse nel 2013 sono le stesse, si annuncia un anno drammatico dal punto di vista occupazionale. E anche un comparto che fino all'an-

no scorso sembrava escluso, quello dei broker marittimi, adesso ci chiama per firmare accordi sull'occupazione».

In tre anni, dal 2010 ad oggi, sono state coinvolti dalla cassa e dalla mobilità in deroga circa 350 lavoratori delle agenzie marittime, più o meno il 10% del totale del settore. I numeri quindi sono piccoli, ma segnalano una crisi pesante.

Nel 2013 già due nuove aziende di brokeraggio hanno firmato l'accordo per la cassa in deroga per una decina di dipendenti e ci sono tutti i rinnovi, circa un centinaio, che si trascinano dall'anno scorso in tutto il comparto, senza contare le società che nel frattempo hanno chiuso. «C'è l'aggravante del quadro generale in cui ci si muove, perché i finanziamenti per la cassa in deroga arrivano fino a giugno, mentre le aziende

che aprono ora la cassa o la mobilità ci chiederebbero periodi più lunghi di quattro mesi - spiega Tosetti -. Il timore è che vengano meno i fondi, a fronte di richieste continue».

La crisi delle imprese che fanno parte dell'indotto del porto di Genova sembra stridere con la crescita del traffico dei contenitori nello scalo. «Le aziende ci spiegano che i clienti chiedono loro di rinegoziare le condizioni dei contratti al ribasso e contemporaneamente hanno difficoltà a incassare i pagamenti, quindi spesso si trovano in crisi di liquidità. Faticano a far fronte al pagamento delle imposte e degli stipen-

di ai dipendenti» spiega ancora Laura Tosetti che rilancia la proposta di un "tavolo di ampio respiro", con l'Autorità portuale, le associazioni degli Spedizionieri e degli agenti marittimi, l'Autorità portuale e anche i rappresentanti degli istituti di credito.

«Non possiamo limitarci a siglare solo la cassa in deroga. Ragioniamo ogni giorno sull'emergenza e si naviga a vista in attesa che la crisi passi. Servirebbe invece una strategia di più ampio respiro per attraversare la crisi, e la strada è mettere insieme tutti gli interlocutori. Genova non può permettersi di perdere anche questo pezzo» completa la sindacalista. Non c'è solo un problema occupazionale, con la perdita di professionalità da parte delle imprese, c'è anche il rischio che qualcuno non riesca a resistere fino alla fine della tempesta e che si impoverisca un pezzo del "sape-

re" genovese che contribuisce a fare della città una delle capitali dello shipping. «Io parlo di agenti marittimi, broker e spedizionieri perché è la realtà che seguo direttamente, ma la crisi colpisce pesantemente anche l'autotrasporto e i corrieri. E se fino a qualche anno fa con l'ausilio delle società di outplacement era possibile ricollocare chi perdeva il posto in questi settori, oggi ci sono grossissime difficoltà» conclude Laura Tosetti che ha seguito anche il cado della Csav, con i dipendenti in cassa integrazione in deroga da un anno ma che non hanno mai ricevuto l'assegno anche se il provvedimento era stato approvato. Ora sembra che la vicenda si stia sbloccando, ma rappresenta la punta dell'iceberg di una situazione davvero pesante.

[m.z.]

Difficoltà nonostante cifre record

«Chi perde il lavoro non si ricolloca»

Cessioni in vista per Navigazione Montanari

L'armamento italiano alle prese con ristrutturazioni aziendali e finanziarie è costretto a vendere navi per fare cassa in vista di un 2013 ancora complicato sul fronte dei noli marittimi. Sul mercato della compravendita navale si segnalano, infatti, altri movimenti che riguardano shipping company italiane. Alcuni broker internazionali riportano infatti la vendita da parte di Navigazione Montanari di due petroliere Aframax costruite nel 2000 e ribattezzate Valbruna e Vallombrosa. Il prezzo della cessione, secondo le stesse fonti, sarebbe superiore a 55 milioni di dollari per entrambi gli scafi ma la chiusura dell'affare risulta soggetta al verificarsi di alcune condizioni. Una di queste riguarda il benessere degli istituti di credito con cui Navigazione Montanari (dopo aver chiuso il 2011 con una perdita di 101 milioni di euro) ha siglato un accordo che prevede la cessione di alcune navi, in vista di un auspicato ritorno all'utile nel 2015. Sul versante dry bulk, due navi portarinfuse secche riconducibili all'armatore Enrico Bogazzi, la Aegean Castle e la Cami, risultano vendute rispettivamente per 3,8 e 3,5 milioni di dollari, mentre nel mercato dei rimorchiatori la società Vroon Offshore Italia ha mandato in demolizione il mezzo VOS Atlantico costruito nel 1975. Sono state invece smentite le indiscrezioni di mercato che parlavano della cessione della nave FT Odin, la chemical/product tankers di Petrolifera Tankers ferma da tempo a Malta dopo l'arresto disposto su istanza di alcuni creditori ([S2S n.21 e 31/2012](#)). I vertici della compagnia, negando la cessione, hanno invece specificato che la nave è stata ora liberata (evidentemente sono stati onorati i crediti in sospeso) ed è pronta a lasciare Malta non appena il nuovo equipaggio sarà salito a bordo. Sul fronte dei noleggi, invece, giunge un'importante notizia riguardante la flotta RBD Armatori che riesca fissare in charter con un primario noleggiatore internazionale due delle proprie navi Aframax. Più precisamente si tratta della RBD Anema e Core e della RBD Gino Ferretti, prese in time charter per 12 mesi dal trader Vitol a una rata di nolo giornaliera prossima ai 13.500 dollari. Lo stesso caricatore ha inoltre attinto da un'altra flotta italiana, quella di Gestioni Armatoriali, prendendo sempre a noleggio per un minimo di 12 e un massimo di 18 mesi la nave cisterna Mare di Venezia. In questo caso la rata di nolo per l'unità Medium Range da 51.000 tonnellate di portata è di 12.250 dollari al giorno (più clausola di profit share su eventuali guadagni ulteriori).

La Lista Monti vuole un Ministro forte per i trasporti

Nella panoramica sui programmi delle liste elettorali in materia di trasporti, pubblichiamo di seguito un'intervista a Roberta Oliaro, presidente di Spediporto (associazione degli Spedizionieri genovesi), che ci ha illustrato, in qualità di candidata alla Camera in Liguria, l'agenda della Scelta Civica con Monti per l'Italia, lista che candida al ruolo di primo ministro l'attuale premier Mario Monti.

Presidente, la riforma dell'84/94 (legge portuale), già considerata poco incisiva, è naufragata con la legislatura in corso: quale è il programma della lista Monti in proposito?

La legge portuale deve essere riformata attraverso una nuova legge. La legge 84/94 non è più adeguata alle sfide che la portualità italiana deve giocare nel prossimo futuro. Autonomia finanziaria, autonomia dispositiva ed organizzativa, potere di coordinamento tra le PA che intervengono negli scambi commerciali sono alcuni degli aspetti innovativi su cui bisogna puntare in un nuovo testo.

Quale in particolare l'idea sui temi più caldi: numero di autorità portuali; legame di queste con gli enti locali politici; funzioni e finanziamento delle stesse; servizi tecnico-nautici?

Il numero degli scali deve essere ridotto, guardando alla reale vocazione degli stessi. Non dobbiamo più ragionare nelle logiche della 84/94: se il nostro obiettivo è riformare la legge, si rende necessario un nuovo disegno anche legato alle Autorità Portuali ed al loro corretto inquadramento e finanziamento. Nel momento in cui le attività portuali incidono nel tessuto cittadino deve necessariamente essere previsto un meccanismo di condivisione decisionale. I servizi tecnico nautici devono, come in generale tutte le attività portuali, trovare adeguato sostegno.

Le attività portuali devono trovare finanziamenti per l'importanza che hanno per il Paese.

Confitarma temeva che le principali agevolazioni di cui fruisce – registro internazionale e tonnage tax – fossero ridimensionate dal Governo Monti, cosa che non è poi avvenuta: quale la vostra linea in proposito? Vi sono in programma iniziative mirate a favorire la bandiera italiana?

La marineria italiana è un'eccellenza a livello internazionale, è dunque necessario sostenerne il ruolo e la rilevanza in tutti i modi possibili.

Sportello unico doganale: come e in quanto tempo attivarlo? Come regolarsi con il contratto dei doganieri, ritenuto dagli operatori uno dei maggiori ostacoli all'efficienza delle dogane italiane?

Lo sportello unico doganale potrà avere, non appena realizzato, un ruolo fondamentale per lo sviluppo della capacità competitiva del nostro paese sotto il profilo del servizio alle merci e sui tempi e costi delle procedure di importazione ed esportazione. L'amministrazione doganale, come in generale l'apparato burocratico dello stato, deve essere messo nella condizione di operare per sostenere lo sviluppo del Paese. È fondamentale che l'amministrazione doganale sposti fino in fondo nuove logiche di sostegno alle attività mercantili, pur continuando ad esercitare tutte le attività di controllo necessarie per tutelare erario e diritti dello Stato.

Qual è il programma della Lista Monti in merito all'unbundling fra Trenitalia e RFI? Come e in che tempi eventualmente procedervi?

Bisogna aprire il settore ferroviario ad una reale concorrenza e liberalizzazione. I margini di sviluppo del settore sono enormi.

È possibile pensare ad una privatizzazione di Trenitalia o di sue parti (Trenitalia Cargo)?

Penso sia necessario ragionare anche in questo senso: non penso possano più esistere settori o aziende che debbano, per il solo nome che portano, sottrarsi a valutazioni di valorizzazione e ristrutturazione, anche societaria.

Quali la linea e i provvedimenti previsti in materia di operatori ferroviari privati e di organizzazione del trasporto pubblico locale?

Il criterio principe deve essere quello dell'efficienza e della affidabilità del servizio. Il cittadini hanno diritto a servizi in linea con gli standard europei **Partendo dall'assunto che autotrasporto e ferrovia spesso si integrano, ma più spesso competono, qual è la visione della Lista Monti sul rapporto fra le due modalità?**

Almeno per i prossimi 10 anni il trasporto su gomma continuerà ad avere un ruolo fondamentale; in attesa delle infrastrutture e di un bilanciamento tra gomma e ferro, bisogna mettere in condizioni investitori privati di credere nello sviluppo della ferrovia in Italia.

Quali i programmi in materia di sussidio (nelle sue varie forme) alle varie modalità di trasporto?

Non devono esistere forme di sussidio, il sussidio è la dichiarazione di sconfitta di un sistema economico. Dobbiamo mettere nella condizione tutti gli attori della filiera di veder riconosciuto il ruolo, la funzione e la propria professionalità sulla base di condizioni economiche adeguate.

Quale nello specifico l'idea in materia di 'costi minimi', rapporti fra autotrasporto e committenza, frammentazione del settore dell'autotrasporto?

I costi minimi sono una anomalia italiana, non esiste in tutta Europa nulla di simile. Come tali devono essere cancellati dal nostro ordinamento. Si deve invece tornare alla libera contrattazione, al mercato, pur trovando strumenti adeguati di tutela dell'autotrasporto: impedendo abusi della committenza, certezza nei tempi di pagamento, riconoscimento dei costi incompressibili di carburante e pedaggi autostradali, traccia pilota dei pagamenti e forma scritta dei contratti. Garantire i diritti ma lasciare libero il mercato, ecco l'ABC.

Quali i programmi in materia di concessioni autostradali?

Devono guardare all'affidabilità del concessionario, al rispetto dei piani di investimento e di manutenzione.

Quali quelli in materia di interporti (altra legge morta prima di nascere con la fine della legislatura Monti)?

Penso che il Governo Monti abbia avuto tali e tante urgenze da affrontare che il tema dei retroporti abbia avvertito la necessità di tempi diversi di maturazione. Gli interporti sono articolazioni fondamentali di un paese che vuole fare della logistica il motore di rilancio dell'economia, pertanto necessitano di adeguati interventi normativi in grado di garantire uno sviluppo equilibrato ed armonico rispetto alla politica infrastrutturale e logistica del Paese.

Quali provvedimenti sono previsti in materia aeroportuale?

Gli aeroporti italiani devono essere messi in grado di competere con gli scali internazionali, sia sotto il profilo merci che passeggeri; valgono qui molte delle considerazioni sviluppate per i porti.

Autorità dei Trasporti: sarà riproposta? Con quali modalità/obiettivi/funzioni?

Il trasporto ha bisogno di un Ministero forte, anzi sarebbe necessario ripensare al Ministero della Marina Mercantile. Il tema della Autorità dei Trasporti ha senso solo se non diviene un pallido duplicato di organismi già esistenti.

Contrattualistica del lavoro nei trasporti: il modello del contratto nazionale vigente in quasi tutti i settori è ritenuto efficiente? Come eventualmente modificarlo?

È un tema molto delicato, come molti altri trattati in questa intervista, necessita un'apertura approfondimento plurisettoriale che qui è impossibile rendere con completezza.

A Venezia operatori e istituzioni ‘fanno quadrato’ attorno alla Stazione Marittima

Venezia - La Stazione Marittima resta dov'è, ma è necessario individuare un nuovo punto d'accesso per la navi da crociera. Sono questi i due concetti chiave emersi durante il convegno “L'industria crocieristica internazionale e il ruolo di Venezia nel Mediterraneo” – organizzato la scorsa settimana dalla sezione di Confindustria della Serenissima – il cui significativo risultato è stato quello di ridurre il dibattito tra favorevoli e contrari alle grandi navi, che aveva assunto nel corso dei mesi toni particolarmente accesi e talvolta ideologici, a quello che realmente è: un'analisi tecnica sulle strade percorribili per garantire la massima sicurezza possibile al transito crocieristico dentro la Laguna. Sull'importanza di questo business per Venezia nessuno, infatti, ha dubbi: “Lasciare fuori dal nostro porto le navi da crociera – esordisce il ‘padrone di casa’ Luigi Brugnaro, Presidente di Confindustria Venezia – sarebbe impensabile: una perdita di credibilità internazionale oltre che un danno economico che non ci possiamo permettere”. Renzo Iorio, di Federturismo, aggiunge che nel 2012, “mentre il traffico crocieristico negli altri porti italiani è calato in media del 4%, Venezia è riuscita a confermare i dati dell'anno precedente e anzi ad ottenere un piccolo incremento, nell'ordine dello 0,4%”. Chiarito quindi che le crociere, nel capoluogo veneto, non sono in discussione, la tavola rotonda – dopo il saluto di Robert Ashdown, Segretario Generale di CLIA Europe, che ribadisce quanto “Venezia sia apprezzata come destinazione a livello internazionale” – parte con l'intervento di Mario Della Torre, Vice Presidente della Provincia di Venezia. Pur riconoscendo “l'importanza di interrogarsi sulla sicurezza delle operazioni crocieristiche, soprattutto dopo la tragedia del Giglio”, Della Torre si dice convinto che questo non debba significare “mettere in discussione un'attività strategica come quella della Marittima, ne imporre limiti dimensionali alle navi in transito dentro il Bacino di San Marco con strumenti impropri come il PAT”. Il chiaro riferimento è al recente provvedimento della Giunta Comunale, che all'interno del Piano di Assetto Territoriale ha inserito un articolo in cui si fa esplicito divieto alle ‘grandi navi’ (senza specificare alcun riferimento oggettivo, ndr) di transitare all'interno del Bacino di San Marco (S2S n.2/2013), suscitando non poche polemiche. E' mancata su questo punto la replica del Sindaco Giorgio Orsoni, impossibilitato a partecipare alla tavola rotonda per “sopraggiunti impegni dell'ultimo minuto”. Anche Renato Chiasso, Assessore alla Mobilità della Regione Veneto, non mette in discussione l'importanza dell'industria crocieristica per lo scalo lagunare, ed anzi ricorda che “l'unica questione oggetto di dibattito riguarda la valutazione circa l'effettiva sicurezza del transito di grandi navi a San Marco e l'eventuale individuazione di soluzioni alternative”. A rassicurare sul fatto che, già oggi, le operazioni portuali a Venezia siano svolte garantendo i più elevati standard di sicurezza a livello internazionale, ci pensa Tiberio Piattelli, Comandante del Porto di Venezia: “Una tragedia come quella del Giglio, nel nostro scalo, sarebbe tecnicamente impossibile, sia perchè i fondali sono sabbiosi e fangosi, sia perchè ogni nave che entra viene guidata da un pilota del porto e assistita per tutto il tragitto da due rimorchiatori”. Acquisito questo assunto, Piattelli aggiunge che comunque una strada alternativa al canale della Giudecca va trovata: “Ce lo impone il decreto Passera-Clini in cui, pur senza contemplare scadenze temporali, viene stabilito che le navi con una stazza superiore alle 40.000 tonnellate (il 90% delle cruiseship che scalano la Serenissima) non potranno più entrare nel bacino di San Marco”. E proprio dalle direttive del governo Monti, approvate immediatamente dopo il naufragio della Costa Concordia, parte il Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Paolo Costa, che sintetizza le posizioni emerse durante il dibattito contestualizzandole nella concretezza dell'attuale situazione: “Ringrazio Confindustria per aver dato la propria disponibilità a fare da garante di un tavolo tecnico: ogni confronto teso a migliorare lo stato delle cose è sempre positivo. Alla fine, però, le istituzioni dovranno prendersi la responsabilità di decidere, e nel farlo non potranno prescindere da alcuni punti fermi: primo fra tutti il decreto Passera-Clini, che impone di trovare un'alternativa all'attuale itinerario di accesso alla Marittima attraverso Giudecca e bacino di San Marco. Secondo: le crociere a Venezia – come dimostra un recente studio di Ca' Foscari – generano introiti per 435 milioni euro all'anno, 365 dei quali provenienti dalle navi oltre le 40.000 tonnellate (circa il 5,4% del PIL del Comune di Venezia), e ciò avviene grazie al fatto che le compagnie scelgono la Stazione Marittima come homeport per le sue caratteristiche strutturali, che consentono collegamenti rapidi ed efficienti con l'Aeroporto, con il centro

storico e con le vie di accesso per le merci destinate al rifornimento delle navi. Ricreare tutte queste condizioni da un'altra parte sarebbe costosissimo e molto complicato, senza considerare che un'eventuale dirottamento del traffico passeggeri a Marghera (come ipotizzato dal Comune, *ndr*) di fatto ucciderebbe le attività del porto commerciale, e questo è impensabile". Ribadite con forza queste due premesse, "da cui non è possibile prescindere", e 'ripulito' il dibattito dalla connotazione emotiva che aveva assunto negli ultimi mesi, secondo Costa la questione resta una sola: "Come far arrivare le navi in Marittima senza passare da San Marco?" Le ipotesi allo studio sono 4, ma il numero uno dell'authority veneziana ricorda che "è necessario minimizzare la commistione di flussi, crocieristico e commerciale, nel Canale Malamocco, stante le sue attuali dimensioni". Le alternative, quindi, sono due: "O si allarga il Malamocco, consentendo così la convivenza dei traffici in totale sicurezza, oppure si opta per la costruzione del canale Contorta-Sant'Angelo, che partendo all'inizio del Malamocco ridurrebbe la porzione 'a traffico misto' di quest'ultimo ad un tratto molto breve". Concludendo, Costa precisa che "ci sono differenze tecniche ed economiche tra i due progetti, ma si tratta di questioni puntuali che possono essere discusse in modo costruttivo. E' su questo che dobbiamo confrontarci e decidere, non certo su un 'no' pretestuoso alla grandi navi a Venezia, che sarebbe una perdita enorme per l'intera città".

VTP porta la Disney a S.Marco

Tra i numerosi operatori locali seduti nelle prime file della platea al parco tecnologico VEGA di Marghera, sede del convegno, non poteva certamente mancare l'azienda maggiormente coinvolta da questo dibattito: Venezia Terminal Passeggeri. Per la società terminalistica erano presenti il Presidente Sandro Trevisanato e l'Amministratore delegato Roberto Perocchio, che – al termine del dibattito – ha commentato soddisfatto: “Mia pare sia emerso chiaramente che a Venezia l'attività crocieristica non possa prescindere dalla Stazione Marittima, che quindi resterà dov'è. Si tratta di una struttura di eccellenza, peraltro in continua evoluzione: proprio recentemente, per esempio, sono partiti lavori di ampliamento che ne porteranno la superficie complessiva a 75.000 metri quadrati, una caratteristica che pochi altri terminal passeggeri del mondo possono vantare”. E i risultati, anche in una situazione di crisi globale e di incertezza dovuta alle polemiche delle ultime settimane, continuano ad arrivare: “Disney Cruise, compagnia americana con standard qualitativi tra i più elevati del settore, ha deciso che scalerà occasionalmente Venezia già durante quest'anno, mentre nel 2014 farà di VTP il suo homeport per tre scali durante l'estate”.

“Trieste pronta al sorpasso su Genova”

Milano – “Se il trend del 2012 continuerà anche nei prossimi mesi, presto Trieste supererà Genova e diventerà il primo porto italiano per movimentazione di merci”. Introducendo la tavola rotonda organizzata a Milano insieme al Ministero dell’Ambiente per parlare di intermodalità, Marina Monassi, presidente dell’Autorità Portuale di Trieste, non ha perso l’occasione di richiamare alcuni dati salienti relativi allo scalo giuliano, che, trainato dall’incremento dei traffici containerizzati, dalla crescita dei ro-ro (gli storici servizi con la Turchia sono stati recentemente affiancati da quelli di Minoan con la Grecia e saranno presto arricchiti dalla linea di Adria Ferries con l’Albania, [S2S n.41/2012](#)) e dall’exploit dei prodotti petroliferi – Ulrike Andres, presidente di SIOT (Società Italiana per l’Oleodotto Transalpino S.p.A), la società che gestisce il terminal petrolifero di Trieste ha confermato la previsione di un balzo del 20% circa nel 2013 ([S2S n.48/2012](#)) –, potrebbe nell’arco dell’anno scalzare Genova dal ruolo di primo porto mercantile del paese. Monassi ha anche chiarito la propria versione sulla *querelle* aperta nei giorni scorsi dal numero uno di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, sul cosiddetto ‘Protocollo d’intesa per il potenziamento e l’efficientamento delle attività ferroviarie nel porto di Trieste’. Il documento redatto da FS allo scopo di potenziare la possibilità di effettuare trasporti ferroviari dal porto di Trieste era stato inviato nei mesi scorsi all’Autorità Portuale, che, confrontata con gli operatori, lo aveva rimandato a Moretti con alcune osservazioni e suggerimenti di modifiche, senza ottenerne una controreplica, il che aveva fatto pensare a un’interruzione della ‘trattativa’. “Con Moretti non c’è stato alcun litigio, abbiamo un ottimo rapporto, credo che troveremo presto la quadra” ha però precisato Monassi al riguardo. Sul tema, peraltro, la presidente ha agito col pieno beneplacito e l’appoggio di terminalisti e operatori portuali, come confermato da Fabrizio Zerbini, presidente di TMT - Trieste Marine Terminal (gruppo To Delta), società concessionaria del Molo VII del porto: “La proposta originaria di FS non era recepitibile, perché avrebbe rappresentato un depotenziamento della capacità ferroviaria dello scalo – basti pensare che la piastra intermodale di Campo Marzio sarebbe dovuta essere a tre binari secondo FS, quando il solo nostro parco ferroviario interno ne ha cinque – e imposto che le manovre ferroviarie fossero operate da RFI, quando si tratta evidentemente di un servizio pubblico da mettersi a gara”. A proposito di manovre ferroviarie portuali, l’Autorità Portuale ha avviato nelle scorse settimane la procedura di privatizzazione (non è deciso per quale quota, ma dovrà essere superiore al 50%) di Adriafer, società controllata titolare del servizio: “Stiamo lavorando alla creazione di una società con gli altri operatori portuali e terminalistici atta a rilevare Adriafer, perché crediamo che l’ottimizzazione di questo servizio passi attraverso la gestione da parte dei suoi utenti” ha concluso Zerbini

Le richieste di Assoporti e Confetra al prossimo Governo

Autonomia finanziaria, coordinamento globale di tutte le funzioni in porto, semplificazione burocratica, autorità di sistema logistico e sistemi multiporto. Ecco l'elenco delle priorità che Assoporti (l'associazione Italiana delle autorità portuali) presenta al nuovo Governo. "Non basta essere utilizzati per il 53% dell'import - export del sistema paese, essere terzi in Europa per movimentazione delle merci e secondi per i passeggeri. Non basta neppure realizzare un valore della produzione per oltre 6,5 miliardi di euro. Per l'Italia i porti continuano a essere una sorta di optional e tutti gli ultimi provvedimenti di tipo normativo e finanziario li condannano a un declino inesorabile" si legge in una nota dell'associazione presieduta da Luigi Merlo. Chiedendo al prossimo Governo l'immediata attuazione di una serie di provvedimenti di reale emergenza, Assoporti pretende una brusca inversione di rotta rispetto all'approccio di cronico disinteresse e di colpevole sottovalutazione dell'importanza dell'economia portuale. Concorrenza, legalità e sicurezza, insieme a una semplificazione amministrativa sostanziale, sono invece le richieste in tema di autotrasporto avanzate da Confetra e Confindustria. La Confederazione Italiana dei Trasporti e della Logistica, convinta dell'importanza del trasporto su strada per l'economia del Paese, propone di superare l'attuale impasse normativa italiana fondata sul regime dei 'costi minimi', avanzando una serie di proposte tra cui l'utilizzo del rating di legalità, la certezza dei tempi di pagamento e la tracciabilità, l'uso della mediazione nelle controversie, la razionalizzazione del regime assicurativo e la limitazione della subvezione. Fausto Forti, presidente di Confetra, ha detto: "Il meccanismo dei costi minimi rischia di far uscire molte imprese competitive dal mercato e crea un'asimmetria concorrenziale tra vettori italiani ed esteri, senza peraltro dare alcun contributo in termini di sicurezza stradale. Il sistema dei costi minimi non trova applicazioni analoghe in nessun paese europeo e, per questo, presentiamo alle forze politiche candidate al governo del Paese proposte capaci di favorire rapporti economici equilibrati fra tutti gli attori della filiera e di promuovere la competitività e lo sviluppo dell'autotrasporto, garantendo la sicurezza della circolazione". Anche da Confcommercio sono arrivate alcuni appelli al nascituro esecutivo. La commissione Infrastrutture, Trasporti, Logistica e Mobilità della Confederazione ha elaborato un documento che elenca un insieme di priorità da sottoporre al nuovo governo. Tra i nodi da sciogliere per aumentare la competitività delle imprese nazionali, Confcommercio individua come centrali le difficoltà dell'autotrasporto, l'elevata mortalità delle imprese di trasporto e magazzinaggio, la crisi strutturale del sistema ferroviario (che solo in parte potrà essere risolta, secondo Confcommercio, dall'apertura alla concorrenza dei servizi), e il traffico marittimo, non ancora tornato ai volumi registrati nel 2007. Tra le soluzioni da adottare, la Confederazione Generale Italiana delle Imprese, delle Attività Professionali e del Lavoro Autonomo elenca la necessità di un Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica, l'introduzione della pratica del Dibattito Pubblico per le Infrastrutture per una gestione preventiva del consenso, la volontà di riattivare la Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica, l'approccio che favorisca un'ottica integrata di co-modalità, ovvero l'impiego cooperativo delle diverse modalità di trasporto, ognuna secondo le proprie peculiarità funzionali. Confcommercio chiede inoltre la Riforma della L.84/1994 sulla base del testo già elaborato dal Senato, lo Sportello Unico Doganale, la riforma del Regime IVA Trasporto marittimo passeggeri di linea. Per quanto concerne il trasporto ferroviario, Confcommercio richiede maggiore autonomia tra gestione rete e servizi.

Un nuovo terminal operator pubblico ad Ancona già dotato di gru

Un nuovo terminalista multicientelare, ma in realtà privo di concessione, è stato istituito ad Ancona per operare sugli spazi in banchina lasciati liberi da Bunge (*S2S n.35/2012*). Investimenti Portuali Srl è il nome della società costituita, con partecipazioni paritetiche fra tre soggetti locali: MEG, la Holding del Gruppo Fratelli Morandi; Frittelli Maritime che fa capo all'imprenditore Alberto Rossi; CPH, la holding della compagnia portuale. La newco è amministrata da Elio Libri, già presidente della Compagnia Lavoratori Portuali, che è direttamente coinvolta nella gestione operativa, mentre gli altri due partner sono unicamente soci di capitale. "La società ha lo scopo di acquisire mezzi idonei alla movimentazione portuale nel settore container e non solo - precisa Renato Morandi - con l'obiettivo di contribuire a migliorare l'offerta di servizi del porto di Ancona, traendo lo spunto dalla disponibilità immediata e nel prossimo futuro di banchine ad utilizzo pubblico non per il momento assegnate in concessione. L'iniziativa consentirà ad una pluralità di vettori marittimi che scalano il porto marchigiano con servizi feeder e di linea di eliminare al minimo le attese, essendovi al momento una sola banchina idonea al traffico container che può operare solo una nave di dimensioni 'adriatiche' alla volta". Investimenti Portuali ha già un importante mezzo in dotazione, una gemella di quella recentemente acquisita da ACT Adriatic Container Terminal (*S2S n. 2/2013*), con capacità di sollevamento d00 tonnellate. Il mezzo, una semovente portuale Gottwald G HMK 6407, è arrivata da Dusseldorf via mare il 9 febbraio e nei giorni scorsi è stato eseguito lo sbarco; assemblaggio, montaggio e collaudo richiederanno una ventina di giorni. Le due gru gemelle opereranno da subito sul Molo 22 ex Bunge e, in prospettiva, anche sulla Banchina 26, dove 344 metri sono già stati realizzati e sono in attesa di collaudo.

Maneschi sbarca a Vasto

Il servizio di feederaggio in Adriatico avviato pochi mesi fa dal gruppo To Delta guidato da Pier Luigi Maneschi ([S2S n.41/2012](#)) si è arricchito la scorsa settimana di un nuovo scalo di approdo. Si tratta del porto abruzzese di Vasto, dove è arrivata una delle tre navi impiegate nel servizio, vale a dire la general cargo Dirhami, capace di trasportare 270 TEUs. Lo scalo a Vasto è per il momento 'in prova' essendo previsto per sei settimane, dopodiché, se i volumi movimentati rispetteranno le attese, sarà stabilmente inserito in rotazione. Possibilità tutt'altro che remota, dal momento che fra i clienti e i caricatori ci sono aziende come Maersk e Honda. Il servizio di To Delta fa base naturalmente al Molo VII di Trieste, gestito dalla controllata Trieste Marine Terminal, e scala anche a Venezia, Ravenna e Ancona. Per lo scalo a Vasto le operazioni portuali e di agenzia sono affidate ad Interfreight, società facente parte del gruppo anconetano Frittelli Maritime.

Porto di Durazzo, soluzione ottomana

Come annunciato nel 2011, l'azienda siderurgica turca Kurum ha ufficialmente preso in consegna il terminal container del principale scalo schipetaro, che gestirà per 35 anni secondo un piano d'investimento da 30,5 milioni di dollari. Fresca dell'acquisizione di quattro centrali idroelettriche albanesi, la holding turca corona la sua ambizione di acquisire stabilmente un settore del porto di Durazzo, proseguendo la sua inarrestabile espansione in Albania. L'accordo è stato siglato a inizio febbraio dal direttore dell'autorità portuale, Eduard Ndreu, e dall'AD di Kurum, Ahmet Kursun, alla presenza di Hasmet Kurum, presidente dell'omonima azienda, e del ministro dei Trasporti albanese Sokol Olldashi. Quest'ultimo ha sottolineato che l'evento segna un traguardo positivo per la portualità albanese, "poiché l'intervento dei privati migliorerà l'amministrazione portuale e garantirà l'aumento del volume di traffici nello scalo". Kurum verserà il 21% dei proventi all'autorità portuale, mentre il 2% finirà direttamente nelle casse dello stato albanese. Annoverando la holding turca "tra i migliori investitori esteri in Albania", Olldashi ha assicurato che tutti i dipendenti del terminal container manterranno il loro posto di lavoro sotto la nuova gestione. La concessione del terminal container è stata assegnata a Kurum a titolo di compensazione per l'esproprio dell'ex cantiere navale di Durazzo, che la società turca aveva rilevato nel 2003. Il 'Kantieri Detar' era stato acquisito nel 1993 dal cantiere polacco Gdanska Stoczna Remontowa, che ben presto si pentì dell'investimento, ma soltanto dieci anni dopo riuscì a cedere il proprio pacchetto azionario a Kurum. Quest'ultima si trovò così a detenere un'area di 8 ettari, circa il 10% dell'intera superficie del principale scalo albanese. Non nutrendo interesse per la cantieristica, Kurum trasformò la neo acquisita proprietà in un punto di raccolta e stoccaggio dello scrap destinato all'impianto siderurgico di Elbasan, vecchia gloria dell'industria schipetara comunista che il gruppo turco aveva rilevato nel 1999. Il cantiere ha definitivamente cessato l'attività nel 2011 e Kurum ha annunciato la riduzione a scrap del dock galleggiante e delle altre attrezzature. Una bella mazzata all'orgoglio nazionale albanese. Ultimamente, la situazione dell'ex area cantieristica era talmente degradata che un controllo dell'antidroga vi ha scoperto un campo coltivato a *cannabis sativa*. Per fortuna, il masterplan del porto di Durazzo approvato nel 2009 prevedeva che la zona del cantiere tornasse sotto l'amministrazione della Port Authority, col relativo esproprio ai danni di Kurum, affinché vi fosse realizzato un terminal cementifero. La Port Authority aveva stanziato la somma di un milione di euro a titolo di compensazione per i soci turchi, ma le parti si sono poi accordate in altro modo, stabilendo che Kurum avrebbe ottenuto la gestione del terminal container. Per realizzare la delicata operazione, l'azienda turca ha voluto al fianco una società specializzata nello sviluppo e nella gestione di terminal container di media grandezza, trovando il partner ideale nella Mariner di Malta. Quest'ultima, che gestisce il terminal intermodale di Venezia e il terminal container di Riga, ha acquisito il 48% del terminal di Durazzo, confidando nella tenuta dell'economia albanese e nella crescita del traffico container (32,7% negli ultimi cinque anni). La joint venture turco-maltese punta sulla posizione strategica del porto schipetaro, sbocco mediterraneo del Corridoio 8, e sul suo rapporto privilegiato con i paesi dell'entroterra balcanico, ma tutti sanno che la *conditio sine qua non* dello sviluppo di Durazzo è il dragaggio del fondale ad almeno 12,5 metri. Al momento, i 250 metri di banchina del terminal container sono adatti a feeder da 1700 TEU al massimo, mentre il country director di Kurum, Zeki Kaya, auspica l'attracco di navi superiori ai 2000 TEU e prevede che la capacità del terminal container aumenterà dagli attuali 80mila ad almeno 300mila TEU.

Il porto di Durazzo resta immune alla crisi (e alla concorrenza)

In barba alla recessione che investe l'Europa, il 2012 ha segnato un'ulteriore crescita nella movimentazione merci nel principale scalo dell'Albania. Secondo l'Autorità Portuale di Durazzo, il 2012 si è chiuso superando i 3,5 milioni di tonnellate di merci movimentate, vale a dire 41mila tonnellate in più rispetto all'anno precedente. Le esportazioni si attestano a 1,35 milioni di tonnellate, mentre il traffico container sale a 83mila TEU rispetto ai 78mila dell'anno precedente. Evidenziando che Durazzo concentra il 90% del traffico marittimo nazionale, l'Istituto Nazionale di Statistica Albanese sottintende che le cifre positive derivino dal monopolio che il porto detiene rispetto agli altri tre scali schipetari – Valona, Shëngjin e Saranda – e conferma il sensibile declino di questi ultimi. Valona, il secondo scalo del paese, ha infatti movimentato soltanto 25mila tonnellate di merci nell'ultimo trimestre del 2012, il 3% del volume nazionale, cifra dimezzata rispetto al 2011. E il bilancio risulta negativo anche per lo scalo settentrionale di Shëngjin, che segna un decremento di traffico del 20% e punta il dito contro la mancanza di investimenti e la geopolitica. Il porticciolo sperava infatti di essere ufficialmente assegnato al Kosovo che, non avendo sbocco al mare, mirava ad acquisire lo scalo albanese più prossimo ai suoi confini. Ma l'UE ha fatto orecchio da mercante, sicché la sola Durazzo sta servendo l'intera Albania, più considerevoli fette del mercato macedone, kosovaro e montenegrino. Sulle banchine durazzine si dice chiaramente che la concorrenza non sempre fa bene e che per coprire un mercato di 5-6 milioni di persone un solo porto basta e avanza. Uno spunto di riflessione per l'Italia?

Puntualità del trasporto container: le pagelle di SeaIntel

Dopo aver tenuto sotto controllo le performance di puntualità delle compagnie di trasporto container per tutto lo scorso anno – attraverso i suoi Global Liner Performance Report mensili – SeaIntel ha condensato i dati e stilato una classifica complessiva sull'intero 2012. Dall'aggregazione delle informazioni, raccolte conteggiando 10.000 arrivi mensili in 200 porti di tutto il mondo, l'analisi – statisticamente rilevante proprio grazie alla vastità dei dati raccolti – evidenzia alcune significative risultanze. Innanzitutto, precisa SeaIntel, la puntualità dei carrier varia sensibilmente a seconda delle rotte: una compagnia può raggiungere ottime performance in un servizio e risultati molto meno brillanti su altri. Per questo motivo, un caricatore che volesse valutare l'affidabilità di una compagnia, farebbe meglio a considerare il singolo traffico piuttosto che fare riferimento alla classifica complessiva. In termini generici, comunque, Maersk Line si conferma ai vertici del ranking col 91% degli arrivi in conformità alle schedule dei servizi, seguita sul podio da Hamburg Sud e APL. Questa classifica rispecchia anche i risultati di dicembre 2012, se non per il fatto che nell'ultimo mese dello scorso anno Hyundai Merchant Marine ha superato APL dello 0,2% arrivando al terzo posto. SeaIntel ha quindi confrontato i miglioramenti ottenuti dalle compagnie nel 2012, rispetto all'anno precedente: in questa particolare classifica ha primeggiato MSC, incrementando la propria puntualità dell'11% rispetto al 2011. Buon risultati sotto questo aspetto anche per CSCL e UASAC. È da sottolineare – conclude la società di analisi – che i due top liner mondiali, Maersk ed MSC, hanno entrambi raggiunto la prima posizione nelle due diverse classifiche: la corporation danese è risultata la compagnia più puntuale a livello globale, mentre la shipping company elvetica di Gianluigi Aponte ha ottenuto il più significativo incremento del tasso di puntualità su base annua. Ma il dato positivo per i caricatori che emerge dalla ricerca, secondo SeaIntel, è che complessivamente le differenze in termini di puntualità tra i diversi carrier attivi nel trasporto containerizzato si stanno assottigliando, con un livellamento virtuoso verso l'alto.

In fase di rilancio la joint venture indiana per l'import di carbone

La joint venture tra Coal India Limited e Shipping Corporation of India potrebbe tornare a breve ad essere un argomento d'attualità. Nel dicembre 2010 le due aziende pubbliche indiane avevano sottoscritto una lettera d'intenti che avrebbe dovuto portare alla costituzione di una nuova società incaricata di fornire soluzioni logistiche end-to-end per l'approvvigionamento di carbone alle centrali termoelettriche del Paese. Finora la società però non è stata ancora avviata. A marzo, tuttavia, CIL inizierà finalmente a importare carbone e questa nuova attività potrebbe giocare a favore del rilancio della 'shipping venture'. Coal India Limited si trova infatti a dover far fronte agli FSA (Fuel Supply Agreement) firmati o ancora da firmare con alcune centrali elettriche. Il governo di Delhi, per evitare che le aziende produttrici di energia termoelettrica debbano ricorrere a operatori privati come Adani o Reliance per i propri approvvigionamenti di carbone, ha quindi imposto a CIL dei Fuel Supply Agreement che comportano l'obbligo di provvedere (pena l'applicazione di sanzioni pecuniarie) per almeno l'80% al fabbisogno di carbone richiesto dagli impianti, ricorrendo se necessario anche alle importazioni. Alla base dei provvedimenti c'è la difficoltà dei giacimenti minerari nazionali nel soddisfare la domanda di materia prima e la necessità, avvertita da più parti, di una riforma del sistema energetico nazionale. Nell'agosto dello scorso anno la scarsità di carbone aveva addirittura portato alcune centrali termoelettriche a dichiarare di aver raggiunto 'livelli critici' di stock e solo il mese precedente si era verificato il caso del clamoroso blackout che aveva lasciato senza elettricità circa 600 milioni di persone per più di 6 ore nel Nord del Paese. A dare nuovo impulso alla joint venture con Shipping Corporation of India – che attualmente dispone di una flotta di 79 navi tra tanker, bulk carrier, containerships, unità per offshore e una passenger/cargo – concorrerebbe inoltre, secondo Mining Weekly, anche la direttiva del governo indiano che impone alle aziende di proprietà statale – come CIL, Steel Authority of India Limited (SAIL) o NTPC – di avvalersi per i loro commerci internazionali di shipping lines indiane. La joint venture – che secondo il Memorandum of Understanding del 2010 avrebbe dovuto essere al 50% tra CIL e SCI – potrebbe inoltre vedere la partecipazione anche di NPTC – principale azienda pubblica indiana del settore energia – e di Indian Railways. Proprio una collaborazione tra quest'ultima e CIL sembrerebbe invece andare in direzione diametralmente opposta. Sarebbe infatti in programma un progetto per la realizzazione di un network ferroviario (327 km) che consentirebbe di movimentare fino a 300 milioni di metri cubi di carbone all'anno e – secondo Narsing Rao, CEO di CIL – potrebbe azzerare la necessità di importazioni entro 5 anni. Per I.A. Khan, advisor della Commissione per la pianificazione energetica interpellato da Bloomberg, il 57% dell'energia elettrica indiana è oggi prodotta da centrali termoelettriche a carbone. La domanda annua è destinata ad aumentare del 43% entro il 2017, raggiungendo la cifra record di 730 milioni di tonnellate, mentre la quota di carbone estratto dai soli giacimenti indiani raggiungerà nel 2017 i 565 milioni di tonnellate.