

# RASSEGNA STAMPA 9 GENNAIO 2013

Fonte:



# Carico secco, mai così male da 13 anni

SAMUELE CAFASSO

DA TREDICI anni a questa parte trasportare carbone, minerale di ferro, zucchero e grano non è mai stato così poco conveniente. Lo dicono i numeri del Baltic Index e sono numeri da mercato impazzito: se una volta l'indice che misurava i prezzi a cui vengono noleggiate le navi per il trasporto di rinfuse secche era considerato un buon indicatore previsionale della crescita mondiale, il crollo degli ultimi anni ha cambiato completamente le carte in tavola. Nel 2012 il nolo medio giornaliero per una nave capesize tra i 160mila e le 250mila tonnellate di stazza lorda è stato di 7.653 dollari, un quindicesimo dei livelli del 2007.

Il 2013 si apre con previsioni di lieve crescita, ma restano i numeri da bolla da cui il mercato prova a uscire con fatica salvando (i pochi) armatori che a una logica di speculazione finanziaria - costruiamo navi perché il loro valore salirà - hanno privilegiato una logica più operativa. Fabrizio Vettosi, direttore generale di Venice Shipping and Logistics, la spiega così: «Quello a cui assistiamo è un crollo dovuto alla pazzia degli armatori: lei ha mai visto un autotrasportatore comprare camion per poi rivenderli? No, perché i soldi li fanno spo-

stando merce. Eppure questo è esattamente quello che hanno fatto molti imprenditori dello shipping». Portando così all'attuale squilibrio che spiega come mai, nonostante nel mondo aumenti la domanda di trasporto soprattutto per effetto della crescita dei Paesi emergenti, i prezzi del trasporto crollino a causa dell'eccesso di naviglio disponibile. Sono

movimenti che hanno travolto tutto il settore: «Nell'anno che si chiude gli armatori hanno avuto le loro difficoltà a pareggiare noli e costi operativi» spiega Enrico Paglia, della Banchero Costa che ha rielaborato i dati riportati nelle tabelle qui sopra. Secondo Paglia «ci possiamo aspettare una lenta ripresa dei noli dovuta al ribilanciamento tra domanda ed

offerta a partire dalla seconda metà del 2013, non prima». L'armatore Cesare d'Amico è meno ottimista e si aspetta «un anno ancora molto difficile, dobbiamo poter sperare di poter sfruttare le volatilità che si verificheranno durante l'anno e certamente chi disporrà flotte più ampie sarà più favorito». Ma una normalizzazione del mercato «non ci sarà pri-

ma del 2014 anche se molto dipende da quello che succederà in Europa e Stati Uniti che devono tornare a far la loro parte nella crescita mondiale».

Ma il fatto è che l'attuale squilibrio tra domanda e offerta nato con la montagna di ordini piazzati tra il 2007 e il 2008 non è facilmente smaltibile. La flotta dry mondiale,

secondo i dati esposti da Vettosi, «è pari oggi a circa 700 milioni di tonnellate di stazza lorda. Nel nuovo anno entreranno in servizio nuove unità per altre 79 milioni di tonnellate e ne usciranno non più di 30 nei tre segmenti maggiori: la demolizione del vecchio naviglio non è la soluzione, così l'eccesso di offerta non si smaltirà mai». L'unica speranza arriva dalla crescita della domanda: negli studi della Venice Shipping and Logistics, ad esempio, viene sottolineato l'aumento della produzione di carbone in Indonesia, un fabbisogno in crescita da parte dell'India. «Ma una normalizzazione del mercato arriverà nel 2015, forse nel 2016», non prima. Se così fosse, molti armatori dovranno stringere i denti. Anche in Italia che, al momento, ha limitato le difficoltà rispetto a quanto sta accadendo in altri Paesi, dove le dichiarazioni di bancarotta si susseguono. Con l'eccezione (vistosamente) della Deulemar, coinvolta in un giro di bond-truffa, e le pure serie difficoltà della Rbd armatori che è andata a rinegoziare il suo debito con le banche dopo una raffica di sequestri cautelativi di navi, gli italiani sinora sembrano reggere: «Ci possono essere momenti di downturn - ammette d'Amico - ma credo che gli imprenditori del nostro Paese abbiano i mezzi per uscirne fuori, anche con il sostegno del sistema creditizio, che credo abbia compreso il momento di difficoltà facendo la sua parte».

cafasso@ilsecoloxix.it

## **Msc crociere, da oggi addio a melody**

Genova - Da oggi Msc Melody non fa più parte della flotta Msc Crociere: la compagnia ha annunciato, infatti, che la nave più piccola viene ritirata dal servizio. Prosegue, quindi, il programma di rinnovamento della flotta MSC Crociere avviato nel 2003 grazie ad un piano industriale di 6 miliardi di euro.

Acquistata da Msc Crociere nel 1995, Msc Melody, era in grado di ospitare poco più 1.000 ospiti nelle sue 532 cabine. Intanto i cantieri Stx France sono alle prese con gli ultimi ritocchi per consegnare Msc Preziosa, la nuova ammiraglia della flotta Msc Crociere, che sarà varata il prossimo 23 marzo a Genova. La nuova nave potrà ospitare fino a 4.345 passeggeri.

Dopo il battesimo, Msc Preziosa salperà ogni settimana da Genova per crociere di 7 giorni con tappe a Napoli, Messina, Tunisi, Barcellona e Marsiglia, fino a novembre 2013. Per tutti coloro che hanno già prenotato una crociera a bordo di Msc Melody per l'estate 2013, Msc Crociere ha messo a disposizione una serie di itinerari alternativi. Tutti gli ospiti saranno contattati nei prossimi giorni direttamente dalla compagnia o dalle agenzie di viaggio.

## **Due navi Fincantieri per gli Emirati Arabi**

La Spezia - Si è svolta oggi presso lo stabilimento Fincantieri di Muggiano (La Spezia) la cerimonia di consegna di due unità per la Marina Militare degli Emirati Arabi Uniti. Si tratta della corvetta "Abu Dhabi Class", varata nel febbraio 2011, e del pattugliatore "Ghantut", varato presso lo stesso cantiere nel gennaio 2012. Lo ha reso noto Fincantieri, precisando che le due unità rappresentano un esempio di eccellenza del prodotto Fincantieri per l'elevata capacità e flessibilità nello svolgere differenti profili di missione, dall'attività di pattugliamento e sorveglianza, alla difesa nei confronti di minacce aeree e di superficie, in scenari operativi nazionali e internazionali.

La cerimonia si è aperta con la caratteristica lettura del Corano in ossequio ai dettami della religione islamica. Erano presenti, tra gli altri, il Capo di Stato Maggiore delle Forze Navali degli Emirati Arabi Uniti, Ibrahim Salem Mohamed Al-Musharrakh, l'ammiraglio Alberto Gauzolino, in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare Italiana e il direttore Navi Militari di Fincantieri, Alberto Maestrini. «A riprova dell'importanza strategica assunta dal mercato mediorientale e della solida e proficua partnership avviata con gli Emirati - precisa una nota della società - Fincantieri ha costituito, in Abu Dhabi, la Etihad Ship Building, in joint venture con Al Fattan Ship Industries e Melara Middle East, che ha l'obiettivo di progettare, produrre e vendere navi sia civili che militari, oltre a condurre attività di manutenzione e refitting. «Oggi più che mai - continua la nota - l'acquisizione di commesse all'estero comporta che le navi vengano costruite in cantieri locali». Fincantieri sarà presente dal 17 al 21 febbraio all'importante Fiera "Idex" di Abu Dhabi, dedicata al comparto della Difesa, con una finestra sul settore dei megayacht.

## **I container Maersk arrivano a Salerno**

Genova - Il porto di Salerno saluterà domani i primi container di Maersk Line imbarcati sul servizio feeder Z67. Operata da X-Press Feeders, la m/n Ecem Kalkavan collegherà con frequenza settimanale lo scalo campano con l'hub di Marsaxlokk (Malta), garantendo una connessione diretta con il network globale della compagnia danese. Il nuovo servizio permetterà a Maersk Line di operare in maniera più capillare in Campania e nel Sud Italia e di offrire alla clientela un prodotto decisamente più rapido e competitivo da e verso il Far East e dal Medio Oriente (Golfo Persico e India).

I transit-time in export verso l'Estremo Oriente miglioreranno in maniera considerevole (mediamente di sette giorni rispetto al passato); altrettanto le spedizioni in importazione potranno sfruttare transiti estremamente più rapidi grazie alla migliore connessione fra il servizio feeder e la rotazione AE11, che garantisce un'ampia copertura di porti all'origine in Asia (fra gli altri Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian e Chiwan), Il servizio Z67 opera sulla seguente rotazione: Marsaxlokk, Catania (1), Salerno (4), Napoli (5) e di nuovo Marsaxlokk (7).

## **Costa crociere, tasse pagate in italia**

Genova - Costa Crociere negli ultimi sei anni non ha pagato né l'Iva né la tassa sulle imprese in Francia, ma in Italia. Lo scrive il sito del settimanale transalpino L'Express, secondo cui la situazione avrebbe «irritato» le autorità francesi, che starebbero svolgendo indagini.

Tutto è cominciato, riporta il magazine, nel 2006, quando la filiale francese dell'azienda italiana è stata trasformata in succursale. Un cambiamento che «non ha niente di banale», scrive L'Express, perché «permette di far rimontare verso la casa madre, basata a Genova, tutto il fatturato realizzato in Francia», e gli oneri associati. La mossa, replica nell'articolo un portavoce di Costa, sarebbe del tutto legale: «È evidente che non truffiamo il fisco - dice - beneficiamo di un dispositivo vantaggioso consentito dalla legge».

A rendere il meccanismo «vantaggioso» per l'azienda, spiega ancora il magazine francese, sarebbe in particolare il tipo di imposizione applicato in Italia, «una tassazione forfettaria molto lieve in funzione del peso e dell'anzianità delle navi». Il riferimento è alla tonnage tax e al doppio registro, un meccanismo di incentivi che per la verità è comune a diversi Paesi europei, anche se non in vigore sul territorio francese.

Chi ci rimette, così è lo Stato transalpino, i cui mancati introiti sarebbero di «diversi milioni di euro sugli ultimi sei anni». Per questo, il fisco francese avrebbe avviato un'indagine, sfociata nel luglio scorso in una perquisizione nella sede di Costa a Rueil-Malmaison, nella banlieue di Parigi. I francesi sono infatti secondi solo agli italiani tra i passeggeri delle navi Costa, con oltre 200 mila presenze all'anno, per un apporto al fatturato di circa 300 milioni di euro. In Germania e in Spagna, invece, Costa Crociere è presente attraverso società controllate, rispettivamente Aida Cruises e Iberocruceros.

## Venezia, è battaglia tra Comune e porto

Venezia - E' braccio di ferro fra Comune di Venezia e terminal passeggeri Vtp sulla presenza in laguna delle grandi navi da crociera. Lo scorso 22 dicembre il consiglio comunale ha dato il proprio via libera al Pat, piano di assetto territoriale, che all'articolo 35 bis delle Norme tecniche prevede il divieto per le navi di stazza eccessiva di navigare nel bacino di fronte a San Marco. Il Pat passa adesso alla Provincia per l'approvazione definitiva. Nei giorni scorsi il presidente di Venezia terminal passeggeri, Sandro Trevisanato, ha replicato sostenendo da un lato che il testo votato non ha nessun valore perché «un provvedimento di questo tipo potrebbe essere assunto solo di concerto con le autorità preposte, tra cui l'Autorità Portuale, il Magistrato alle Acque, la Capitaneria di Porto».

Dall'altro, però, Trevisanato ha annunciato un ricorso al Tar per bloccare l'iniziativa del Comune. Inoltre, secondo il presidente del terminal, «l'articolo (35 bis) non rispecchia nemmeno il parere del sindaco di Venezia Giorgio Orsoni, che si è detto sempre favorevole al passaggio delle grandi navi in Bacino di San Marco». Ieri Orsoni ha smentito di non essere stato d'accordo con il consiglio comunale nell'approvazione del Pat e ha aggiunto che farà di tutto per renderlo applicabile ed efficace. Il piano non fissa nel dettaglio le caratteristiche delle navi che sarebbero incompatibili con i canali veneziani, ma il sindaco ha parlato di una soglia di 300 metri, lunghezza oltre la quale potrebbe scattare il divieto. Orsoni ha già inviato una proposta al ministro Corrado Passera, per arrivare, in maniera graduale, all'allontanamento provvisorio delle navi più grandi a Marghera in attesa di una soluzione adeguata.

Trevisanato sottolinea la propria volontà di collaborare con il Comune, citando l'accordo Blue Flag, che prevede l'utilizzo da parte delle navi da crociera di carburante verde. La prima parte dell'accordo, che riguarda l'uso del green fuel in laguna, è già stato firmato, mentre per la seconda parte, che estenderebbe il divieto fino alle bocche di ingresso, la firma è prossima. Nel mirino del terminalista ci sono però i comitati cittadini e la loro campagna contro il passaggio delle grandi navi, che, partito in sordina più di un anno fa, ha acquisito sempre più peso (cfr "L'Avvisatore Marittimo" del 19 gennaio 2012) dopo l'incidente della "Costa Concordia". Una campagna che avrebbe come effetto di penalizzare a livello internazionale l'immagine della città. A sua volta il comitato "No grandi navi" ha diffuso un comunicato in cui avverte che invece la «stampa e la cultura internazionale guardano e commentano esterrefatte cosa si tolleri che avvenga a Venezia, nel nome dei presunti utili economici». E i protagonisti, gli armatori? Ieri Msc non ha voluto rilasciare dichiarazioni. Nei mesi scorsi l'amministratore delegato di Costa Crociere, Michael Thamm, aveva affermato che «Venezia rischia di perdere le maggiori compagnie di crociera a meno che non riesca a contenere la crescente opposizione alle navi da crociera nelle sue acque».

Alberto Ghiara

## **Le cinesi COSCO, China Shipping e China Merchants Group investono nel porto di Kaohsiung**

*Hanno acquisito il 30% di Kao Ming Container Terminal, società controllata dal gruppo Yang Ming*

Tre delle principali società di shipping e logistica della Repubblica Popolare Cinese hanno acquisito una quota pari complessivamente al 30% del capitale sociale della Kao Ming Container Terminal Corp. (KMCT), la società controllata dal gruppo armatoriale taiwanese Yang Ming Marine Transport Corp. che gestisce l'omonimo container terminal del porto di Kaohsiung. Si tratta dei gruppi armatoriali China Ocean Shipping (Group) Co. (COSCO) e China Shipping (Group) Co. (China Shipping) e del gruppo terminalista, portuale e logistico China Merchants Group (CMG). Lo ha reso noto l'agenzia di stampa cinese Xinhua, precisando che l'investimento, che è il più consistente mai realizzato da gruppi cinesi a Taiwan e il primo da parte di imprese della Repubblica Popolare Cinese nelle infrastrutture della nazione insulare, ammonta complessivamente a 135 milioni di dollari.

Kao Ming Container Terminal gestisce il sesto container terminal del porto di Kaohsiung, che è diventato operativo nel gennaio 2011. Ricordiamo che sei mesi fa il gruppo terminalista statunitense Ports America, attraverso la filiale Ports America International Holdings Cooperatief, ha acquisito il 10% di KMCT riducendo la quota di Yang Ming al 90% del capitale (~~INFORMARE~~ del [18 giugno](#) 2012).

## **Un centro di formazione di Santo Domingo sarà alimentato a energia solare grazie ad un'iniziativa promossa a Genova**

*Alla richiesta di aiuto hanno risposto Autorità Portuale e Cappellani del Lavoro*

Il Centro de Formacion y Capacitation de Cabarete, un centro di formazione per giovani di Puerto Plata a Santo Domingo, nella Repubblica Dominicana, che è guidato da monsignor Julio Cesar Corniel Amaro, potrà avere l'alimentazione elettrica in maniera stabile grazie ad un'iniziativa promossa a Genova. Ricevuta una richiesta specifica di aiuto, il presidente dell'Autorità Portuale di Genova, Luigi Merlo, insieme con monsignor Luigi Molinari e il direttore dell'Ufficio per la pastorale missionaria Gian Domenico Torre, si sono infatti attivati per costruire una rete di solidarietà: attraverso il coordinamento di Mauro Boffelli dell'Autorità Portuale si è costruito un percorso di collaborazione che ha portato alla donazione da parte della Ferrania Solis di Cairo Montenotte di ben dieci pannelli solari, al fattivo contributo della società Ventana Serra che ha seguito le pratiche di spedizione e della società Fratelli Erodio di Bistagno in provincia di Alessandria che ha dato il necessario supporto logistico.

I pannelli e i supporti necessari sono arrivati in questi giorni a Puerto Plata e stanno per essere installati. «Abbiamo voluto, in queste festività - ha sottolineato Luigi Merlo - contribuire con un gesto di solidarietà a dare il necessario supporto ad un centro di formazione che sta facendo molto per i ragazzi dominicani. Un ringraziamento speciale per le aziende che hanno aderito all'iniziativa con generosità, e al console generale della Repubblica Dominicana Mercedes Brito Veras e alla Fondazione Casa America per il buon esito dell'operazione».