

RASSEGNA STAMPA 12 APRILE 2012

Fonte:



CONTAINER, VORAGINE DA 20 MILIARDI

Genova - Le compagnie marittime portacontainer devono trovare 20 miliardi di dollari per ripagare i debiti a breve termine: è questa la stima appena pubblicata dalla società parigina Alphaliner relativa al 2012. Il rapporto suddivide le compagnie in tre categorie, ad alto, medio e basso rischio, anche se specifica che i recenti aumenti dei noli e il sostegno degli operatori interessati rendono improbabile che nel 2012 possano esserci fallimenti.

Fra le compagnie a rischio maggiore vengono segnalate l'israeliana Zim, le coreane Hanjin e Hyundai (Hmm), la taiwanese Yang Ming. A seguire viene un gruppo che comprende le tre grandi compagnie giapponesi, ossia "K" Line, Nylk e Mol oltre a Csa (compagnia cilena che lo scorso anno ha dovuto affrontare gravi difficoltà), la francese Cma-Cgm (sostenuta nel 2011 dai nuovi capitali portati dal gruppo turco Yildirim) e Cosco, compagnia di stato cinese. Infine, fra quelle a rischio più basso sono Nl (Neptune Orient Lines, compagnia di Singapore che controlla anche il marchio Ap 1), Ap Moeller Maersk (che controlla Maersk Line), Evergreen (Emc), l'altra cinese di Stato China Shipping, i tedeschi di Hapag Lloyd, il cui azionista maggiore è diventato la città-stato di Amburgo, Ooil e, al primo posto, la Wan Hai di Taiwan.

Per salvare la situazione, soprattutto le compagnie più esposte dovranno comunque trovare nuove iniezioni di capitali oppure vendere qualche asset.

«Le società di linea del settore container - afferma Alphaliner - hanno dimostrato di essere notevolmente resistenti, nonostante abbiano sofferto nel 2011 perdite operative per sei miliardi di dollari». Alphaliner sottolinea come nessun fallimento abbia riguardato le maggiori compagnie mondiali, mentre ad alzare bandiera bianca sono state solamente in tre, ossia Tcc, Yanghai Shipping e Johan Shipping, che messe insieme non rappresentavano che lo 0,2% complessivo di tutto il mercato. A quelle citate da Alphaliner va aggiunta la malese Misc, che pur non essendo fallita, ha deciso di ritirarsi prima dalle rotte fra Europa e Asia, e poi, verso la fine dell'anno, da tutto il mercato del trasporto contenitori. «Sebbene - prosegue l'agenzia francese - molti dei maggiori vettori marittimi sembrano aver superato con successo la tempesta nel 2011, un certo numero di loro continua a combattere sotto alti livelli di indebitamento e degli obblighi di spesa sui capitali impegnati». Si invitano pertanto gli operatori a tenere gli occhi puntati sui bilanci (non a caso nella lista manca Msc, che non rende pubblica la propria situazione finanziaria), mentre «saranno necessarie iniezioni di nuova liquidità per mantenere solventi alcune compagnie». Otto su 17 delle compagnie monitorate hanno avuto un Ebitda negativo, si sono cioè rivelate incapaci di pagare gli interessi sul debito attraverso il loro flusso di cassa e hanno dovuto quindi raccogliere contante vendendo azioni, acquisendo altro debito o cedendo parti della loro attività.

Sulla loro strada si pongono o rischiano di porsi alcuni ostacoli. In primo luogo il prezzo dei carburanti, che continua ad aumentare. In secondo luogo, la possibilità che le tariffe non mantengano il recente trend di crescita. Ancora, più sul lungo periodo, dovranno affrontare le spese per le consegne di nuove navi che avverranno nei prossimi tre anni.

In parte le banche si stanno già attrezzando per assorbire eventuali perdite dal settore dello shipping, che negli anni scorsi è stato foraggiato senza troppo distinguere fra investimenti solidi e avventure speculative. Secondo il broker Basil Karatzas, consulente finanziario del settore dello shipping con sede a Manhattan, le banche europee avrebbero accumulato crediti nei confronti degli armatori per

500 miliardi di dollari e per ristrutturare questi prestiti subiranno perdite per 100 miliardi di dollari. Ma c'è chi guarda invece con ottimismo al business del trasporto container. Secondo l'analista Jacob Pedersen, della danese Sydbank, sembra che finalmente l'andamento negativo si sia invertito e che l'aumento dei noli si stia consolidando.

Gli aumenti sono stati proposti al mercato in due tornate, una a marzo e l'altra ad aprile. La risposta degli operatori è stata positiva consentendo agli armatori di riprendere respiro. Secondo l'indice di Drewry per un container da 40 piedi in viaggio da Los Angeles a Hong Kong, ad esempio, sulle rotte transpacifiche l'aumento del 15 marzo scorso ha retto fino a questa settimana. Oggi si pagano 2.005 dollari per quello che nello stesso periodo del 2011 si pagava 1.693 dollari. C'è stata quindi una crescita del 19%. Resta da risolvere il problema dell'eccesso di stiva, visto che le demolizioni previste quest'anno, pari a circa 193 mila teu di capacità, saranno più che compensate dalla nuova stiva che entrerà in servizio.

ALBERTO GHIARA

FINCANTIERI-STX, ACCORDO IN VISTA PER L' OFFSHORE

Genova - Si fanno sempre più dettagliati i contorni dell'operazione Fincantieri (nella foto l'Ad Giuseppe Bono) sul colosso della cantieristica offshore Stx Osv, anticipata dal Secolo XIX esattamente 10 giorni fa.

Stx Osv è il maggior produttore mondiale di navi a supporto delle piattaforme petrolifere: la società appartiene al gruppo Stx, che l'ha ereditata al momento dell'acquisizione di Aker Yards, nel 2009, quando i coreani entrarono di prepotenza nella cantieristica europea. Ma nel frattempo Stx si è fortemente indebitata, e a ottobre dello scorso anno ha annunciato un piano di dismissioni da 1,1 miliardi di dollari. Tra queste, c'è anche Stx Osv, già controllata al 20% dal fondo Och-Ziff Capital Management. Stx Osv è quotata a Singapore: stando alla media del valore azionario di questi giorni, la quota messa in vendita vale circa 800 milioni di dollari.

Ora il gioiellino fa gola a molti e Fincantieri non corre da sola: secondo le agenzie internazionali Bloomberg e Reuters, sulla società norvegese avrebbero puntato gli occhi anche Sembcorp e Keppel, società di Singapore, tra i più grandi costruttori mondiali di piattaforme offshore, centrali elettriche e impianti industriali. Oltre a loro, si parla anche di un fondo di investimento.

Il verdetto dovrebbe arrivare già il mese prossimo, e i numeri sono interessanti: secondo gli esperti di settore, nei prossimi cinque anni le compagnie che si occupano di esplorazione dei fondali ed estrazione del petrolio investiranno qualcosa come 232 miliardi di dollari. Stx Osv lo scorso anno ha ottenuto ordini per 1,9 miliardi di dollari, e il portafoglio completo vale 2,8 miliardi, con consegne previste fino al 2016.

La società ha cantieri in Europa, Asia e pure Brasile (dove sta costruendo un secondo stabilimento) Paese con il quale in passato Fincantieri ha avuto contatti molto stretti, per via degli investimenti che il governo sta facendo sui nuovi campi estrattivi sottomarini.

ALBERTO QUARATI

SCIOPERO ✦ Una giornata di stop il 23 aprile per chiedere un confronto su crescita e fisco

Il porto si ferma per il lavoro

Protestano anche autotrasportatori e dipendenti delle agenzie

Il porto di Genova si fermerà il 23 aprile, per chiedere al governo maggiore attenzione ai temi dello sviluppo. Al centro della protesta c'è il lavoro, ma anche la richiesta di aprire un confronto sulla legge delega per la riforma fiscale, non più rinviabile. Lo stop è stato proclamato unitariamente dalle segreterie Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti di Genova, che si muovono insieme per chiedere più attenzione sulle questioni nazionali che preoccupano i la-

Blocco unitario di Cgil, Cisl, Uil

Obiettivo: «Rilanciare il confronto»

voratori dei porti e della logistica, così come quelli degli altri settori. Il 23 si fermeranno i lavoratori del porto per le prime quattro ore di lavoro o per il primo turno, i dipendenti delle aziende di autotrasporto, sia il personale viaggiante sia gli impiegati, le agenzie marittime e le case di spedizione e i corrieri. «La mancanza di un confronto sulle questioni inerenti i temi del lavoro, del fisco e dello sviluppo hanno provocato fra i

lavoratori la crescita di un sentimento di incertezza sul futuro che vede il mondo del lavoro pagare il prezzo più alto di una crisi che sembra ormai irreversibile» dicono Alessandro Santoro (Filt-Cgil), Ettore Torzetti (Fit-Cisl) e Marco Odone (Uilm). Non si parla di articolo 18, ma i tre segretari mettono fra gli obiettivi dello sciopero anche quello di «migliorare il ddl» sulla riforma del mercato del lavoro. I sindacati contestano l'assenza di provvedimenti rivolti concretamente alla crescita e alla creazione di nuovi posti di lavoro.

L'ANALISI ✦ Secondo gli imprenditori è tra le dieci priorità per l'Italia

Unioncamere avverte «Terzo valico necessario»

L'asse ferroviario fra Ventimiglia-Genova-Milano-Novara-Sempione rappresenta una delle principali infrastrutture strategiche di cui ha bisogno il nostro Paese. Le altre in cima alla lista sono Pedemontana, autostrada dei due mari e linea ferroviaria Monaco di Baviera-Verona. Lo indicano gli oltre ottocento imprenditori italiani che fanno parte delle giunte delle camere di commercio, interpellati nell'ambito dell'indagine Uniontrasporti-Unioncamere, che traccia l'Atlante delle dieci infrastrutture strategiche. Per realizzare almeno queste prime dieci priorità è ne-

cessario un impegno economico di 73,8 miliardi, pari al 20% dell'intero corso del programma delle infrastrutture strategiche. Allo Stato attuale, secondo l'indagine, risulta già individuata circa la metà delle risorse e resta un fabbisogno residuo di 37,9 miliardi.

«Le Camere di commercio, già protagoniste del processo infrastrutturale del Paese intendono continuare a dare il proprio contributo per ridurre il gap che comprime la capacità di sviluppo delle imprese», ha detto il presidente di Unioncamere Ferruccio Dardanello, sottolineando in particolare che la Tav «è un'opera strategica senza la quale c'è il rischio di un'emarginazione del sistema Italia».

L'Authority vince il ricorso sulle tasse chieste per i canoni

L'Autorità portuale di Genova vince uno a zero la battaglia contro l'Agenzia delle entrate che aveva inviato un avviso di accertamento per quasi 6 milioni (5.767.352 euro) a titolo di imposta Ires, oltre a sanzioni per altri 11 milioni. La Commissione tributaria ha accolto il ricorso annullando il provvedimento e ha condannato l'amministrazione a pagare anche le spese del giudizio.

Al centro della discussione

c'era l'imposta sui canoni di concessione delle aree demaniali incassati dall'Autorità portuale, l'Agenzia delle entrate aveva inviato l'accertamento per recuperare l'Ires che aveva già segnalato nel 2005. Per l'Autorità portuale, assistita dallo Studio Uckmar, che cita anche sentenze già passate in giudicato, l'imposta non è dovuta perché in sostanza i canoni sono incassati per conto dello Stato e i beni demaniali sono amministrati e gestiti per conto dell'Erario senza avere nessun diritto reale sulle aree. E la Commissione tributaria ha accolto il ricorso, mettendo una volta per tutte in chiaro che, appunto, l'Autorità portuale ha solo la disponibilità e l'ammini-

strazione dei beni demaniali, attribuitigli per legge per l'esercizio dei fini e dei compiti istituzionali, ma non la proprietà o altri diritti reali, e quindi non c'è il presupposto per applicare l'imposta sui redditi di fabbricati. Insomma, i canoni non possono essere considerati redditi di natura "fondiaria" per l'Autorità portuale e quindi non si paga l'Ires.

A Palazzo San Giorgio incassano con grande soddisfazione, anche considerata la cifra, pesante, che avrebbero dovuto pagare in caso di sconfitta, e che avrebbe prosciugato le casse, mentre servono soldi per effettuare gli investimenti programmati per lo scalo.

[m.z.]

Servizi in porto, non solo monopolio

Bari - L'attuale situazione di crisi economica generalizzata, con i conseguenti riflessi sul mercato dei noli e la contrazione dei traffici marittimi, rappresentano la cornice entro la quale si è riaperto un intenso dibattito su ruolo e funzione dei servizi tecnico nautici. La rinnovata attenzione a questo tema, per la verità ciclica, è anch'essa frutto della crisi. E' la caduta dei noli a generare l'esigenza di un maggiore controllo dei costi, in particolare di quelli portuali, vista la difficile comprimibilità di alcuni altri costi nave (bunker, assicurativi, fiscali etc.). Avverto, però, il rischio di una discussione tutta teorica sulla liberalizzazione dei servizi che non mi pare utile alla soluzione dei problemi. In primo luogo sono necessarie alcune puntualizzazioni che contribuiscono a circoscrivere i termini della questione:

a) I servizi dei quali parliamo (pilotaggio, ormeggio, rimorchio e battellaggio), sono definiti dall'art.14 della legge 84/94. Essi non sono tutti uguali fra loro, differenziandosi per funzione tecnica, per requisiti professionali degli addetti e per tipologia degli investimenti richiesti in termini di mezzi e complessità di organizzazione. Hanno tuttavia in comune il loro essere essenziali ai fini dell'esecuzione, in sicurezza, delle manovre di ormeggio e disormeggio delle navi. Ricordo, banalmente, che i porti esistono in funzione dell'arrivo e della partenza delle navi. L'efficacia dei servizi tecnico-nautici, in termini di qualità, sicurezza e compatibilità dei costi è pertanto indispensabile al funzionamento del sistema del trasporto marittimo. Altra caratteristica comune che avvicina tali servizi a quelli resi in regime di servizio di interesse generale, è che essi debbono essere assicurati con continuità, universalità ed imparzialità, secondo standard organizzativi determinati dalle Autorità competenti ovvero debbono essere assicurati anche in assenza di domanda. Tali servizi non debbono e non possono essere organizzati secondo la convenienza del prestatore ma nell'interesse pubblico del porto.

b) Le competenze in materia di tutela della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare debbono essere assicurate, in via esclusiva, dallo Stato attraverso il corpo delle Capitanerie di Porto. Tali interessi pubblici, analogamente a quanto avviene, ad esempio, per la tutela della salute piuttosto che l'ordine pubblico sono riferiti a beni non negoziabili.

c) Il pilotaggio e l'ormeggio, al di là dell'esigenza di utilizzo di imbarcazioni meramente accessorie all'esecuzione delle attività richieste, rappresentano prestazioni professionali qualificate per le quali vengono richiesti specifici titoli e adeguata preparazione marinaresca. L'accesso al "mercato" di tali prestazioni è garantito da concorsi pubblici che accertino la sussistenza dei requisiti richiesti.

d) Per il servizio di rimorchio le concessioni vengono rinnovate periodicamente, secondo procedure di evidenza pubblica. E' in questo modo assicurata la contendibilità del mercato. Nei porti minori, peraltro, le gare per le concessioni di rimorchio vanno spesso deserte.

Va dunque tutto bene e non è necessario alcun tipo di intervento? Premesso che nessuna persona di buon senso può pensare, nei porti, ad una pluralità di soggetti che svolgano in concorrenza fra loro tali servizi, il tema in discussione è di verificare se i servizi siano svolti davvero secondo standard accettabili di efficienza e qualità e se, ogni Autorità competente, esercita o è in grado di esercitare quei poteri di controllo in grado di assicurare che non vengano messi in atto, da parte dei prestatori di servizio comportamenti abusivi e dannosi dell'interesse generale, in virtù dell'esclusività della

loro prestazione. Gli elementi che meritano attenzione ed interventi conseguenti sono dunque: la formazione delle tariffe, gli standard di sicurezza e la qualificazione del personale, l'organizzazione del servizio.

La via maestra da perseguire, per agire in maniera virtuosa su questi aspetti, è la leale collaborazione istituzionale fra Autorità marittima ed Autorità portuale. Questa deve tradursi, a livello locale, nella definizione della soluzione più equilibrata in grado di realizzare il perseguimento degli obiettivi di sicurezza ed efficacia al minor costo possibile. A tal fine servono alcuni, minimi, interventi legislativi o, in alcuni casi semplicemente regolamentari. Provo ad elencarne alcuni :

1) Un coordinamento fra le previsioni della legge 84/94 ed il Codice della Navigazione, in modo da eliminare alcune evidenti incongruenze come quella sanzionata di recente dal Consiglio di Stato in materia di Regolamenti locali di rimorchio;

2) In generale, l'intesa fra le due Autorità, deve essere conclusiva di un procedimento partecipativo "forte", che le veda ambedue presenti in ogni fase dell'iter sia di definizione delle tariffe che dell'organizzazione del servizio;

3) I meccanismi di formazione delle tariffe, in genere centralizzati, debbono comunque vedere un maggiore coinvolgimento del livello locale senza tuttavia perdere l'omogeneità dei criteri di formazione delle stesse garantite dal livello nazionale. In sostanza si tratterebbe di garantire una reale partecipazione delle Autorità locali alla fase della formazione delle tariffe, fermo restando il coordinamento nazionale;

4) Si devono rendere obbligatorie fusioni di gruppi, corpi e prevedere concessioni "pluri-portuali" per il rimorchio, in modo da realizzare economie di scala e rendere inammissibili le rendite di posizione. Il potere di decretare fusioni e/o " circoscrizioni" più ampie ove gestire concessioni di rimorchio, dovrebbe essere in capo al Ministero;

5) Si dovrebbe dare vita, nei porti ove i proventi del servizio commerciale di rimorchio non coprono i costi della sicurezza, ad una tariffa di prontezza operativa in grado di assicurare un espletamento del servizio su standard minimi di sicurezza per il porto. Con ciò si darebbe corso all'accordo inter-associativo, concluso alcuni anni or sono e che aveva definito positivamente la questione;

6)I concorsi per l'accesso alle professioni di pilota e ormeggiatore dovrebbero essere realizzati almeno su scala regionale, se non nazionale. In questo modo verrebbero allentate le pressioni locali che oggi restringono fortemente le possibilità di accesso;

7) In ultimo dovrebbero esser definiti criteri per disporre "tetti" alle tariffe relativamente a tutti i servizi in questione. In caso di violazione dovrebbero essere previste sanzioni quali il Commissariamento dei corpi e dei gruppi da parte dell'Autorità Marittima, nel caso dei Piloti e degli Ormeggiatori nonché la revoca della concessione nel caso del rimorchio.

Mi rendo conto che forse queste misure non si possano chiamare liberalizzazione ma sicuramente vanno nella direzione di un' organizzazione dei servizi che tenga insieme sicurezza ed economicità. Un confronto fra tutti i protagonisti del settore per trovare, consensualmente, le soluzioni migliori sarebbe sicuramente lo strumento più adatto per fare passi in avanti.

Francesco Mariani

Acl pronta ad ordinare cinque navi ro-ro

Napoli - Atlantic Container Line (Acl), una società interamente controllata dal Gruppo Grimaldidi Napoli, dovrebbe confermare a giorni l'ordine per cinque grandi navi ro-ro multipurpose, destinate a sostituire l'attuale flotta di navi della classe G3 costruite o rinnovate fra il 1984 e il 1985. Il Chief Executive Officer della compagnia, Andrew Abbott, ha confermato la chiusura delle trattative e la prossima formalizzazione dell'ordine. Le navi avranno un'architettura particolarmente flessibile, e saranno in grado di trasportare sia container che auto e merci ro-ro e project cargo. Le navi, che saranno costruite in Asia, sostituiranno le vecchie unità della flotta Atlantic Cartier, Atlantic Companion, Atlantic Compass, Atlantic Concert ed Atlantic Conveyor, che molto probabilmente saranno avviate alla demolizione. Le cinque navi della classe G3 destinate alla sostituzione battono bandiera svedese, mentre le nuove costruzioni potrebbe essere registrate in un altro Paese.

Intanto, al fine di mantenere l'integrità del collegamento settimanale a giorni fissi, la compagnia francese CMA-CGM ha revisionato la rotazione dei porti serviti direttamente nell'ambito del servizio MedCaribe, sospendendo con effetto immediato lo scalo diretto di Port of Spain, che da ora in poi sarà servito con diverse opportunità via Port of Spain. La nuova rotazione del servizio MedCaribe è ora Algeciras, Livorno, Genova, Marsiglia Fos, Barcellona, Valencia, Pointe a Pitre, Fort de France, Puerto Moin, Caucedo, Fort de France e di nuovo Algeciras.

Panamax, boom della soia brasiliana

Brasilia - Nuovo record di navi mercantili ferme all'ancora, almeno dal 2008, a causa della pressione dei noli, anche se qualche cosa si muove, se è vero, come riporta Bloomberg, che le aziende agricole brasiliane si stanno preparando ad esempio a volumi di soia mai visti prima.

In ogni caso, lo scorso mese più del 25 per cento della flotta di rinfusiere Panamax è rimasta ferma all'ancora. Il nolo giornaliero per questo tipo di unità (che hanno un portata lorda intorno alle 150 mila tonnellate) questo trimestre si attesta intorno 10 mila dollari, comunque il 25 per cento in più rispetto a tre mesi fa e sicuramente il maggiore incremento negli ultimi tre anni, dicono nove diversi analisti economici interpellati sulla questione.

Il commercio marittimo globale di rinfuse, minerale di ferro compreso, raggiungerà quest'anno i 3,8 miliardi di tonnellate movimentate, a fronte dei 3,6 registrati nel 2011.

Con noli giornalieri costantemente sotto i 13 mila dollari, quest'anno gli armatori hanno ancora più forte la necessità di chiudere l'anno in pari, e per fare questo l'unica carta che vale di giocare è proprio quella di fermare una parte della flotta, perché come è noto, la crisi dei noli non è provocata da un calo dei traffici, ma da un eccesso di offerta di navi per trasportare la merce. Anzi, secondo i broker inglesi di Clarksons, il 2012 per i flussi di rinfuse sarà un anno record. Secondo Greg Lewis, analista presso il gruppo Credit Suisse, a fermare le navi sono soprattutto gli armatori medi e grandi, che hanno nella loro disponibilità una flotta almeno superiore alle 20 unità.

«Può questo rafforzare i noli? Ma certo - dice Lewis, sottolineando come le raccomandazioni sul settore marittimo sono cresciute del 19 per cento negli ultimi sei mesi -. E grazie all'incremento dei carichi agricoli, finalmente il mercato potrà riprendersi un po'». I noli sono scivolati del 37 per cento a 8.277 dollari al giorno dallo scorso primo gennaio, il peggior inizio anno dal 2000 - così certificano al Baltic Exchange di Londra. Nei primi tre mesi dell'anno la media è stata di 7.939 dollari, il livello più basso dagli ultimi tre mesi del 2008, quando le economie di tutto il mondo vennero trascinate nella peggiore crisi dalla seconda guerra mondiale in avanti. Ma il 25 per cento che adesso gli esperti prevedono entro giugno, sarà comunque l'incremento più significativo dalla fine del 2009. La sbronza d'ordini tra il 2007 e il 2008 (quando i noli Panamax raggiunsero il record di 94.977 dollari) si sta facendo sentire con tutto il suo peso sui bilanci degli armatori. Dal 2007 la flotta è cresciuta del 46 per cento e l'attuale portafoglio ordini equivale al 36 per cento della capacità esistente.

Ad agosto, era fermo all'ancora il 19 per cento della flotta, e la media dello scorso anno era del 22 per cento. È vero che questa statistica compilata da Bloomberg tiene anche conto di navi che semplicemente sono in attesa di ricevere il loro carico, oppure di lasciarlo a terra, ma secondo gli esperti dell'agenzia, l'incremento è quasi tutto dovuto a navi tenute ferme di proposito, con l'intento di far crescere i noli marittimi - senza dimenticare che alcune unità rimangono ferme e basta: nessuna strategia, ma solo mancanza di soggetti disposti a noleggiarle. Intanto però le esportazioni di soia brasiliana sono cresciute in un anno del 23 per cento, a 36,9 milioni di tonnellate: un boom che compensa il calo del 3,4 per cento del prodotto argentino (8,9 milioni di tonnellate) - almeno secondo la previsione del dipartimento americano dell'Agricoltura. I sette milioni extra provenienti dal Brasile - il maggior caricatore mondiale di soia - è abbastanza per riempire 100 unità Panamax.

In questo segmento, in effetti, le esportazioni di prodotti agricoli influenzano in maniera significativa il mercato dei noli, come spiega Philippe van den Abeele, managing director del fondo Castalia Management di Londra, che si occupa di fare trading su derivati nel settore dello shipping

Da Brindisi ripartono navi per la Grecia

BRINDISI - Dal mese di Aprile sono ripartiti i servizi di collegamento dal porto di Brindisi verso la Grecia e l'Albania. La "Ionian Spirit" è stata infatti autorizzata provvisoriamente ad operare sulla tratta da e per Valona, anche per far fronte all'incremento del traffico passeggeri nel periodo pasquale.

Da ieri, inoltre, la "Sorrento" del Gruppo Grimaldi collega lo scalo salentino con Igoumenitsa e Patrasso, trasportando merci rotabili e passeggeri. Il servizio offrirà successivamente un ulteriore scalo settimanale a Corfù, a supporto del flusso turistico nella stagione estiva.

Dal 5 Aprile, infine, è nuovamente attivo l'info point dell'Autorità portuale di Brindisi nella Stazione marittima di via Regina di Bulgaria: il servizio garantisce ai passeggeri il deposito gratuito dei bagagli in attesa del free bus per Costa morena ed offre un accesso "free wi fi".

Sicurezza in mare seminario al Giglio

LIVORNO

Sicurezza in mare e sviluppo del trasporto passeggeri: è questo il tema del seminario europeo che si svolgerà oggi e domani all'Isola del Giglio. Dopo il naufragio della "Costa Concordia" la Regione Toscana, in collaborazione con la Regione Bretagna, la Crpm (la Conferenza delle regione periferiche marittime d'Europa), il Comune del Giglio, la Provincia di Grosseto e con il sostegno del Programma operativo Italia - Francia Marittimo 2007-2013, ha organizzato questo appuntamento centrato sui temi della prevenzione e della gestione degli incidenti delle navi passeggeri.

Il sostegno delle Regioni marittime europee all'iniziativa intende in primo luogo esprimere solidarietà alle vittime dell'incidente. Inoltre l'incontro si inserisce nel contesto dell'iniziativa "Erika IV" pilotata dalla Regione Bretagna e condotta nel quadro della Crpm sul tema della sicurezza marittima. Questa iniziativa si propone di stimolare l'azione dell'Unione europea, in un contesto in cui purtroppo il rafforzamento delle misure di prevenzione degli incidenti, ed eventualmente di risposta, avviene solo a seguito degli incidenti più che in via preventiva.

Il seminario sarà l'occasione per affrontare la questione delle misure che possono essere adottate, a livello internazionale, europeo, regionale e locale per rafforzare la sicurezza marittima e per sviluppare il trasporto passeggeri e il settore delle crociere, che sono oggi un importante risorsa economica per l'Europa.

Con il presidente della Regione Enrico Rossi intervengono tra gli altri al Giglio, il ministro dell'Ambiente Corrado Clini, il presidente della Regione Bretagna e della Crpm Jean-Yves Le Drian, il direttore generale della DG Enterprise della Commissione europea Carlo Pettinelli, Debora Serracchiani, parlamentare europea e Franco Gabrielli, capo del dipartimento nazionale della Protezione Civile.

Sviluppo di porti e ferrovie In Sudafrica investimenti per 30 mld

JOHANNESBURG

Il gruppo parastatale sudafricano Transnet ha annunciato un piano di investimenti infrastrutturali per 300 miliardi di Rand (circa 30 miliardi di euro) nell'arco di sette anni, che dovrebbe creare centinaia di migliaia di posti di lavoro.

L'obiettivo strategico è quello di creare una rete ferroviaria e di trasporto merci adeguata alle esigenze produttive della maggiore economia africana. Transnet «prevede di creare fino a 588.000 nuovi posti di lavoro in vari settori economici» tramite il suo piano di sviluppo denominato Strategia di domanda di mercato (Mds), ha detto l'Ente parastatale in un comunicato. Il piano intende espandere le infrastrutture ferroviarie, portuali e di condutture in modo da aumentare in modo significativo la capacità di trasporto merci, soprattutto di prodotti come ferro, carbone e manganese; e di dirottare su rotaia buona parte del traffico merci ora su gomma.

L'Mds - afferma il comunicato dell'Ente - catapulterà Transnet freight rail (Tfr, che gestisce il traffico ferroviario merci, e che con 205 miliardi di Rand ha la parte del leone nel piano di investimenti) fra le cinque maggiori aziende ferroviarie merci del mondo. Entro il 2019, il volume merci su rotaia dovrà passare da 200 a 350 milioni di tonnellate, e il 92% del traffico container dovrà essere gestito da Tfr (ora è al 79%).

Il volume del traffico portuale dei container dovrà quasi raddoppiare, da 4,3 a 7,6 milioni di teu, mentre quello dei prodotti petroliferi attraverso oleodotti passerà dagli attuali oltre tre miliardi di litri a più di 20 miliardi di litri.

I ricavi di Transnet, secondo il piano, passeranno da 46 a 128 miliardi di Rand entro il 2018/19. Secondo analisti e operatori economici, la rete di trasporti obsoleta e inadeguata rappresenta la principale strozzatura che frena il pieno sviluppo delle capacità produttive del Sudafrica, gigante minerario e grande esportatore di materie prime. Il piano di Transnet si inquadra nel più ambizioso programma di sviluppo decennale da 320 miliardi di euro annunciato a Febbraio dal ministro delle Finanze Pravin Gordhan. L'alto tasso di disoccupazione (24%, ma oltre il 50% per i giovani) rappresenta il pericolo maggiore per la stabilità del governo del presidente Jacob Zuma e dell'African national congress (Anc), il partito di Nelson Mandela che, dopo aver sconfitto il regime razzista di apartheid, guida il Paese dal 1994.

Evergreen introdurrà un nuovo aumento dei noli per le spedizioni E/W Asia-Europa/Med

Sarà applicato dal 1° maggio

Dal prossimo 1° maggio la compagnia di navigazione taiwanese Evergreen Line introdurrà un nuovo sensibile aumento dei noli relativo alle spedizioni westbound ed eastbound tra l'Estremo Oriente (incluso il Giappone), il subcontinente indiano, l'Europa e il Mediterraneo. La Rate Restoration sarà applicata a tutte le tipologie di carico, inclusi container reefer e unità speciali.

L'aumento per la relazione westbound sarà pari a 400 dollari per container da 20' (teu), a 800 dollari/40' e a 800 dollari/40'HQ. L'aumento per le spedizioni eastbound sarà pari a 300 dollari/20', 600 dollari/40' e 600 dollari/40'HQ.

Il porto di Napoli partecipa all'Intermodal South America per promuovere il sistema logistico-portuale partenopeo

La fiera è in corso a San Paolo del Brasile

Una delegazione dell'Autorità Portuale di Napoli è presente alla fiera Intermodal South America, che è in corso a San Paolo del Brasile, nell'ambito dello stand denominato "Italian Ports - All in One" assieme agli scali italiani di Augusta, Genova, La Spezia, Savona, Livorno, Piombino e Marina di Carrara.

Nella tre giorni brasiliana il porto di Napoli ha in programma la partecipazione alla conferenza di presentazione dei porti espositori davanti una platea di imprese brasiliane invitate dall'ICE Brasile e dal Consolato italiano di San Paolo, per rafforzare le capacità propositive del porto campano con quelli brasiliani e sudamericani.

L'ente portuale partenopeo ha sottolineato come la presenza del porto di Napoli alla fiera sottolinei l'importanza del sistema logistico-portuale napoletano nel suo complesso, nell'ottica di una promozione forte e rappresentativa delle capacità commerciali e produttive dello scalo, e come tale visione risulti strategicamente vincente soprattutto se si considera il Paese che ospita l'evento: il Brasile, infatti, rappresenta una realtà consolidata nel panorama industriale e produttivo mondiale, potendo contare su un'economia che corre al ritmo di un +7% di Pil nell'ultimo biennio, e tale dinamicità è ben rappresentata dai numeri della fiera, che presenta circa 700 espositori da tutto il mondo, con fortissime rappresentanze europee, come le collettive tedesche, francesi, olandesi e belghe.

MSC starebbe valutando l'opportunità di quotare le attività terminalistiche alla Borsa di Singapore

Il gruppo armatoriale avrebbe assegnato a BNP Paribas, CLSA e Deutsche Bank il compito di predisporre il collocamento

Il gruppo armatoriale ginevrino Mediterranean Shipping Company (MSC), secondo operatore del trasporto marittimo containerizzato con una flotta della capacità di oltre 2,2 milioni di container teu, starebbe valutando l'opportunità di quotare le proprie attività terminalistiche alla Borsa di Singapore. Lo sostiene l'International Financing Review Asia, secondo cui MSC starebbe valutando se realizzare tale possibilità attraverso un'offerta pubblica iniziale oppure con la costituzione di un business trust, cioè un trust che - come prevede la legislazione di Singapore - gestisce un'impresa commerciale.

Secondo IFR Asia, la consistenza economica dell'operazione si aggirerebbe intorno al miliardo di dollari USA. Il magazine asiatico ha specificato che MSC avrebbe assegnato a BNP Paribas, CLSA e Deutsche Bank il compito di predisporre operativamente l'operazione di collocamento che tuttavia - ha precisato IFR Asia - sarebbe ancora in fase preliminare e sussisterebbe quindi la possibilità che l'intervento di un investitore strategico possa rendere superflua la necessità di ricorrere ad un'offerta pubblica iniziale.

Il gruppo MSC è presente nel settore terminalistico attraverso la filiale olandese Terminal Investment Limited (TIL), che è stata costituita nel 2000. Secondo i dati più recenti resi noti da TIL, riferiti all'anno 2009, il portafoglio di terminal della società movimentava un traffico di oltre 17 milioni di container teu.

Ricordiamo che recentemente Terminal Investment Limited è diventata azionista di Medcenter Container Terminal (MCT), società partecipata da Contship Italia e APM Terminals che gestisce il terminal contenitori del porto di Gioia Tauro (*informARE* del [12 gennaio](#) 2012).