

RASSEGNA STAMPA 17 SETTEMBRE 2012

Fonte:



I sindacati: «In piazza per sostenere le infrastrutture necessarie al porto»

La legge di riforma della portualità, appena varata dal Senato, è promossa ma solo in quanto tappa di un disegno più significativo che valorizzi gli scali e il loro ruolo nell'economia italiana e locale. E per far sì che Genova prenda coscienza del "peso" del suo porto, Ettore Torzetti, segretario responsabile dei porti e della logistica della Fit-Cisl ligure, propone una manifestazione a sostegno delle infrastrutture da realizzare per lo sviluppo, a partire dal sesto bacino di carenaggio per le navi più grandi, fino alla nuova diga prevista nel Piano regolatore portuale. Un segnale ai comitati spontanei dei cittadini, ma soprattutto un modo per mettere al centro gli investimenti per il futuro del porto e l'occupazione.

«La legge di riforma è positiva perché prevede semplificazioni e snellimenti burocratici, favorisce i dragaggi e aumenta l'autonomia dei presidenti delle Autorità portuali ed è importante che non

abbia toccato il lavoro e apra all'autonomia finanziaria - commenta Torzetti - ma mi aspettavo una riforma più completa sulla portualità, di più ampio respiro». La tanto attesa legge di riforma della vecchia 84/94, che aveva dato il via ai porti dei privati, è un grosso passo avanti, ma secondo il sindacalista qualcosa ancora manca. «Non si è parlato di investimenti concentrati sull'Alto Tirreno e l'Alto Adriatico - completa Torzetti -, ed era proprio necessario aggiungere alle Autorità portuali, che si è sempre detto dovessero essere ridotte per

concentrare gli investimenti, anche Manfredonia e Trapani?».

Il prossimo passo per il sindacalista dovrà essere l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali. «A livello centrale risorse ce ne saranno sempre meno e quindi se dotiamo le Autorità portuali di autonomia finanziaria per realizzare le infrastrutture necessarie, questo può rappresentare un rilancio forte della portualità. Ma c'è bisogno della collaborazione di tutti. Non sarebbe sbagliato mettere in campo un'iniziativa a sostegno dello sviluppo e dell'oc-

cupazione per Genova e la Liguria, sottolineando proprio il ruolo trainante del porto».

Torzetti propone una manifestazione, da organizzare con l'Autorità portuale, le associazioni imprenditoriali e le istituzioni, che non sia contro le infrastrutture, ma per dire invece che vanno realizzate. «Chiederò la disponibilità a Filt-Cgil e Ultrasporti e a tutti gli altri - dice Torzetti - il porto è importante per la città, bisogna lasciargli spazio e sostenerlo, portare avanti i progetti - dalla sesta vasca al riempimento di Calata Bettolo, al nuovo Piano regolatore portuale con la nuova diga - che sono fondamentali per lo sviluppo non solo dei terminal ma di tutte le categorie che operano in porto, dalla Compagnia Unica agli spedizionieri, dagli agenti marittimi agli autotrasportatori. Non voglio creare problemi ai cittadini, ma investimenti, occupazione e sviluppo della portualità vanno rimessi al centro».

[m.z.]

Non scommettete sul declino cinese

Milano - La strana crisi della Cina era stata prevista nei tempi, analizzata nelle conseguenze, documentata dalle statistiche. Eppure, per il momento, non registra vittime. Tanto che di fronte alla tenuta dell'occupazione e a una crescita che si mantiene comunque al di sopra delle stime governative di inizio anno, alcuni osservatori iniziano a ritenere che la locomotiva asiatica possa sfuggire, ancora una volta, alla recessione globale. Nel marzo 2009 il governo di Pechino si era trovato ad affrontare una congiuntura potenzialmente in grado di congelare lo sviluppo del paese. Dopo la crisi finanziaria dell'estate 2008, la contrazione delle esportazioni aveva portato il Pil a segnare nel trimestre una crescita del 6,1% a fronte del +9% dell'anno precedente. La reazione fu un programma di investimenti statali da 630 miliardi di dollari, che riportò il paese a crescere a ritmi ancora superiori nel periodo successivo. Nel terzo trimestre di quest'anno il Pil si è fermato a +7,6%, eppure l'unica istituzione ad agire è stata la banca centrale con una lieve riduzione dei tassi di interesse. Un immobilismo che stride con la storia del paese, abituato a un diffuso intervento dello Stato a ogni livello del tessuto industriale. E diventa addirittura sorprendente alla luce di un report di due economisti della Federal Reserve di Dallas: analizzando i dati sui consumi energetici da marzo a giugno, inferiori rispetto alle proiezioni realizzate in base allo scorso anno, hanno concluso che «il rallentamento in Cina potrebbe essere peggiore rispetto a quanto indicano i dati ufficiali». Un'eventualità poco sorprendente, visto che nel 2007 l'attuale vice premier, Li Keqiang, disse che i dati sulla crescita venivano "fatti a mano" a causa dell'influenza della politica, in particolare nelle province più lontane, sugli uffici statistici. E proprio ai movimenti interni al Partito Comunista potrebbe riferirsi l'assenza di iniziativa campo economico. In ottobre il 18esimo congresso porterà al pensionamento di due terzi della dirigenza, a partire dal presidente Hu Jintao, ed è comprensibile che la prima transizione politica dopo un decennio spinga i leader a evitare di esporsi eccessivamente nell'attesa. «Diciamo che l'economia oggi non è esattamente l'unico argomento al centro dell'attenzione» ha detto Alistair Thornton, analista a Pechino per Ihs Global, all'agenzia Reuters. L'alternativa, più semplice, è che per ora i numeri non preoccupino la leadership del paese. Il premier, Wen Jiabao, all'inizio dell'anno aveva fissato l'obiettivo di crescita al 7,5% (in linea con i dati attuali), e mercoledì nel corso del World Economic Forum di Tianjin ha rassicurato sul fatto che il governo ha a disposizione nel bilancio un avanzo pari a 158 miliardi di dollari: «Non esiteremo a utilizzarlo se dovessero essere necessarie piccole correzioni all'economia» ha dichiarato nel suo discorso. Inoltre la disoccupazione, il dato considerato con più attenzione dall'esecutivo perché quello che più influisce sulla stabilità del paese, non è a livelli così allarmanti come tre anni fa. I dati ufficiali vengono diffusi saltuariamente e non consentono stime credibili, ma un sondaggio realizzato da Manpower su un campione di 4.000 imprese in tutto il paese e diffuso all'inizio della settimana mostra come la maggior parte degli imprenditori sia intenzionato a mantenere o incrementare il numero di dipendenti entro fine anno, anche se è in crescita il numero di chi prevede licenziamenti. I settori in cui il mercato del lavoro si presenta più debole sono quelli storicamente trainanti della manifattura e dell'edilizia, ma per la prima volta i servizi iniziano a mostrare dinamismo anche dal punto di vista delle possibilità di occupazione. Un dato che conferma la strategia di transizione di Pechino verso un nuovo modello di crescita, meno dipendente dalle esportazioni e potenzialmente in grado di evitare la lunga stagnazione che ha colpito il Giappone nel pieno del suo boom economico. In cui il terziario guiderebbe la crescita nel prossimo decennio, i consumi interni inizierebbero ad avere un ruolo comparabile a quello dello Stato, e la rincorsa agli Stati Uniti per la conquista della leadership economica verrebbe completata.

Cosulich riporta le navi Cosco al Vte

Genova. Dopo due anni al terminal Sech di Genova Sampierdarena, la compagnia cinese Cosco rappresentata in Italia dalla famiglia Cosulich tornerà a scalare il Vte di Voltri dalla fine di ottobre. Stesso porto, ma terminal diverso dopo un lungo tira e molla sulle tariffe. Da diversi mesi Cosco era in trattative per il rinnovo del contratto al Sech e in più occasioni aveva minacciato di abbandonare Genova a favore di La Spezia. Trattative, a quanto si apprende, erano state avviate anche con Vado Ligure. Tuttavia, alla fine, la compagnia ha deciso di abbandonare sì il terminal, ma di rimanere comunque a Genova. Il Sech è di proprietà degli imprenditori genovesi riuniti in Gip con una quota di minoranza in mano a Psa attraverso Sinport. Il Vte ha gli stessi azionisti, ma la maggioranza è in mano a Sinport.

Niente Natale per i container

Genova - Quest'anno niente regalo di Natale per le compagnie portacontainer. Finora la fine dell'estate era considerato un periodo positivo. I traffici riprendevano dopo la pausa estiva e venivano anzi spinti dall'aumento delle consegne in vista del periodo natalizio. Nel 2012 le cose stanno andando diversamente. Le tariffe di nolo per il trasporto dei container hanno cominciato a calare a maggio e non smettono di scendere. A luglio e poi ad agosto gli armatori hanno provato ad alzare i prezzi, ma l'effetto è stato limitato e hanno dovuto ritirarsi di fronte alla debolezza del mercato. Gli indici del settore sono chiari. Lo Shanghai Containerized Freight Index (Scfi), che misura il costo medio delle spedizioni marittime dal porto cinese di Shanghai verso tutte le destinazioni del mondo, è sceso da 1.501 punti (che misurano il costo medio in dollari), il picco raggiunto il 4 maggio scorso, ai 1.285 punti di questa settimana.

La rotta fra Asia ed Europa, quella su cui viaggiano le esportazioni di prodotti cinesi verso il vecchio Continente e che è considerata la più importante per volumi di traffico, ha visto un calo dell'indice da 2.033 a 1.324 punti fra maggio e agosto e una discesa del 5% dei noli solamente nell'ultima settimana. L'autunno del 2012, insomma rischia di aggravare la crisi delle compagnie portacontainer, alle prese da un lato con problemi di eccesso di capacità di stiva, dall'altro con il raffreddamento dell'economia cinese. Lo scorso agosto l'export di Pechino ha rallentato la propria corsa ed è cresciuto solamente del 2,7%. L'import è addirittura calato del 2,5% rispetto ad agosto del 2011, nonostante che gli analisti si aspettassero una crescita del 3,5%. Le compagnie marittime cinesi ne risentono: nel primo semestre China Shipping ha perso 760 milioni di dollari, Cosco 200 milioni. Eppure «il primo semestre del 2012 – spiega Oliviero Baccelli, vicedirettore del Certet, il Centro economia regionale trasporti e turismo dell'Università Bocconi di Milano – aveva segnato una ripresa dei noli. Poi i problemi di overcapacity di stiva e lo sbilanciamento dei traffici sulla direttrice Asia-Europa si sono acuiti. Scontiamo ancora gli ordini di nuove navi che erano stati fatti fra 2007 e 2008». A questi si aggiungeranno presto i nuovi ordini di megaportacontainer, quelle da 18.000 teu, che si sono aggiunti nel 2011. «Fare previsioni su quello che avverrà in futuro – dice Baccelli – è difficile. Dopo la crisi c'era chi dava per spacciate compagnie come Cma-Cgm e Hapag Lloyd, che invece sono ancora operative.

Le grandi compagnie sono abituate a cicli molto rapidi. Il 2009 è stato l'anno peggiore per Maersk, ma il 2010 è stato un anno record e per la compagnia danese sono subito scattati nuovi ordini». Le tensioni sono insomma destinate a continuare. Lo scorso anno gli armatori si sono dissanguati in una guerra dei prezzi che ha fatto crollare i noli a livelli inferiori al costo del viaggio. Per molti mesi nessuno toglieva navi dal servizio, che è lo strumento più rapido per far risalire i prezzi. Poi finalmente le navi hanno cominciato a fermarsi e a marzo del 2012 i noli sono tornati redditizi. Adesso c'è chi prevede una nuova guerra. Secondo l'analista finanziario danese Jesper Christensen, di Alm. Brands Markets, Maersk sta per rompere la tregua che aveva permesso di riportare un po' di stabilità nel settore.

Gli ultimi tagli alle tariffe non sarebbero che un'avvisaglia di sconvolgimenti maggiori. Christensen prevede che i noli medi fra Asia ed Europa scenderanno a 1.200 dollari alla fine del 2012 e a 1.100 alla fine del 2013. Per questo consiglia di vendere i titoli della compagnia danese. Brutto segnale per un settore che ha sempre più difficoltà a raccogliere capitali. Ma forse l'obiettivo è proprio quello di scrollarsi di dosso i concorrenti più in difficoltà, in modo da ridurre l'offerta di stiva sul mercato. «Le compagnie - afferma Oliviero Baccelli - lottano per guadagnare quote di mercato,

sperando in tempi migliori e nell'uscita dei soggetti più deboli. Ma finora questa lotta non ha dato i risultati previsti». Secondo Jesper Christensen «la perdita di quote di mercato può spingere Maersk a peggiorare i risultati a breve termine».

Intanto il numero delle navi messe a riposo, che a luglio 2011 era di 75 (per 115.000 teu di capacità) è salito ad agosto 2012 a 260 (per 546.000 teu di capacità). Alla fine dell'anno in corso, secondo Alphaliner, si arriverà a 700.000 teu di capacità inutilizzata. Intanto però negli ultimi 12 mesi sono state consegnate dai cantieri nuove navi per 844.000 teu e la flotta mondiale di portacontainer è cresciuta ulteriormente del 6,5%. Insomma, se per Natale arriva il carbone, non è del tutto immeritato.

Alberto Ghiara

Incertezza sul mercato crocieristico spagnolo

La crisi, che in Spagna sta avendo conseguenze particolarmente pesanti, potrebbe ripercuotersi anche sul mercato iberico della crociera, che pure durante gli anni passati aveva fatto segnare performance positive superiori alla media. Se infatti nel 2011 i due principali operatori nazionali – Pullmantur (gruppo RCCL) e Iberocruceros (gruppo Carnival) – avevano registrato una crescita media del 26%, le previsioni per l'anno in corso sono adesso più caute, anche se non del tutto negative (nei primi 6 mesi del 2012 le vendite di Pullmantur sono aumentate del 6%). In Spagna il 'prodotto' crociera ha una penetrazione complessivamente ancora limitata, il che potrebbe lasciare aperti ulteriori spiragli di crescita anche in tempi di crisi, considerando poi che il target per questa tipologia di vacanza resta legato alle fasce di popolazione benestante, meno soggette agli effetti della congiuntura globale. Inoltre entrambe le compagnie stanno sempre più lavorando per sfruttare il Sud America, oltre che come destinazione degli itinerari, soprattutto invernali, anche come bacino d'utenza grazie alla comunanza linguistica. Le previsioni per l'intero 2012 restano comunque prudenti, tanto è vero che sia RCCL che Carnival hanno deciso di ridurre la capacità delle loro controllate iberiche (Pullmantur ha noleggiato a operatori terzi la Ocean Dream e alla compagnia 'sorella' Croisières de France, anch'essa parte del gruppo Royal Caribbean, la Horizon, mentre Iberocruceros ha 'prestato' a Costa la Grand Voyager, ribattezzata Costa Voyager). Si tratterebbe comunque di una decisione temporanea, visto che già nel 2013 RCCL manderà proprio in Spagna, sotto le insegne di Pullmantur, la Monarch of the Seas (2.796 passeggeri), non prima di averla sottoposta ad un intensivo *refurbishment* per adattarla alle esigenze del mercato locale. E proprio questa mobilità interna ai gruppi armatoriali potrebbe essere la carta vincente da giocare in un mercato dalle prospettive ad oggi incerte, consentendo un rapido adattamento ai mutamenti della domanda. In sostanza, nonostante la crisi stia inevitabilmente creando qualche problema alle compagnie, che devono soprattutto tenere sotto controllo i costi derivanti da carburante e altri rifornimenti di bordo, il 2012 potrebbe comunque riservare qualche soddisfazione, anche se moderata rispetto agli exploit degli anni passati.

Il carosello delle navi di lusso

Un settore che si mantiene sempre stabile anche in tempo di crisi è quello del lusso, che però nel settore delle crociere, diversamente dagli annunci ufficiali, mostra un po' di smarrimento. La compagnia tedesca Hapag-Lloyd Kreuzfahrten ha da poco annunciato che non rinnoverà il contratto di charter della nave Columbus 2, giacché dismetterà il proprio settore Premium (4 Stelle) per concentrarsi maggiormente su quello del lusso (con Europa e Europa 2) e sulle Expedition Cruises (con Bremen e Hanseatic). Il progetto Columbus 2 è stato sin dall'inizio mal recepito sia internamente sia esternamente all'azienda e - anche se ufficialmente negato - proprio la mala gestione di questo progetto e di quello della Europa 2 è tra le cause dell'allontanamento di Sebastian Ahrens, l'ormai ex numero uno aziendale. Che senso ha concepire ed elaborare un concetto di marketing dedicato e investire milioni nel rinnovamento di una nave ormai datata (14 anni) per poi portarla in mare solo per due anni? Sin dalla sua prima crociera inaugurale con gli addetti ai lavori Columbus 2 non ha entusiasmato e non si è dimostrata all'altezza degli standard della compagnia. Il posizionamento è risultato non solo poco chiaro ma, soprattutto, in concorrenza diretta con quello di Europa 2. Le campagne di marketing di entrambe le navi sono state rivolte ai 'nuovi ricchi', notevolmente più giovani della media dei passeggeri normalmente a bordo di Hapag-Lloyd, con maggiore attitudine all'utilizzo di internet e le nuove tecnologie e spesso con bambini al seguito. Una sovrapposizione che ha creato confusione non solo nei clienti finali, ma anche nelle agenzie di viaggio. Inoltre, è difficile vendere Columbus 2 come esperienza di lusso unica, quando la stessa tipologia di nave è presente anche nelle flotte di altre compagnie (Columbus 2 è infatti una delle tante navi gemelle Renaissance). I vertici di Hapag-Lloyd hanno dichiarato che avvieranno un'internazionalizzazione dell'azienda nei paesi di lingua inglese e nel Benelux. Il processo è iniziato ormai da anni e in azienda sono già presenti da lungo tempo figure professionali che si occupano dei mercati sopra citati. Finora si è però sempre cercato di non dare troppo risalto, soprattutto in patria, a questa attività: pare infatti che i tedeschi preferiscano avere dei connazionali, piuttosto che degli stranieri, come compagni di viaggio. Hapag-Lloyd sembra ora molto concentrata sulla propria futura nave Europa 2 e voci di corridoio parlano di una probabile cessione dell'attuale Europa, ormai anch'essa datata. Discorso simile anche per Bremen (1990) e Hanseatic (1993) che, seppur navi eccellenti e di gran lunga le migliori per servizio fornito a bordo, non possono competere per struttura e design con le navi più moderne (ad esempio con quelle di Compagnie du Ponant). Proprio la compagnia francese e quella tedesca sono state spesso, prima dell'attuale acquisizione della prima da parte di Bridgepoint, oggetto di discussione. Voci di corridoio indicavano un interessamento di TUI (cui appartiene Hapag-Lloyd Kreuzfahrten) per le nuove navi, costruite presso Fincantieri, di Compagnie du Ponant. Che tale interesse si tramuti in un contratto di charter? I nuovi proprietari di Compagnie du Ponant hanno anch'essi annunciato un'internazionalizzazione del marchio ma, se la compagnia francese vuole davvero competere nel settore delle Cinque Stelle, dovrà notevolmente migliorare il servizio a bordo e soprattutto la formazione dell'equipaggio. Per il momento non è previsto alcun cambiamento al vertice dell'azienda, ma c'è da chiedersi fino a quando i nuovi proprietari non vorranno controllare direttamente la compagnia. Tornando a TUI, non è poi tanto strano immaginare una sorta di TUI Cruises Group in cui far rientrare le attività di Thomson Cruises (settore Standard), Tui Cruises (settore Premium) e Hapag-Lloyd (settore Lusso). Soprattutto una maggiore cooperazione, almeno in Germania, tra Tui Cruises e Hapag-Lloyd sembra inevitabile e la nomina tra pochi giorni del nuovo CEO dell'azienda d'Amburgo (quasi sicuramente proprio un uomo di TUI) chiarirà meglio la situazione. Già ora non mancano polemiche inerenti alla scelta di una guida non proveniente dal settore crocieristico ma da quello finanziario, proprio come ai tempi di Ahrens. Di questi giorni è

anche la notizia che Azamara Club Cruises rinnoverà ampiamente le proprie navi Azamara Quest e Azamara Journey sulla falsariga di ciò che precedentemente ha fatto Crystal Cruises, la quale, da noi contattata, ha lasciato intendere di non avere intenzione di costruire nel futuro prossimo alcuna nave. Rimane ancora incerta, invece, la volontà di Prestige Cruise Holdings in merito alla costruzione di navi per i propri marchi. Silversea Cruises ormai da anni fa attendere una gemella per Silver Spirit, ma la compagnia monegasca ha invece preferito allargare la propria flotta e la propria attività nel settore Expedition con l'acquisizione della Galapagos Explorer II. L'americana Seabourn, a sua volta, sembra aver concluso per ora la propria fase di espansione. Tornando in Germania, una fonte accreditata ma non ufficiale dà per vendita a investitori cinesi la nave dei sogni MS Deutschland di Deilmann, compagnia a Cinque Stelle controllata dal fondo di investimenti bavarese Aurelius. In Transocean, invece, azienda anch'essa controllata da finanziatori bavaresi (Premicon), i dipendenti aspettano da un giorno all'altro la comunicazione di cessazione delle attività. Proprio a seguito delle difficoltà delle piccole compagnie tradizionali, si fa sempre più forte in terra teutonica la voce di chi vorrebbe una gestione in comune delle navi 'classiche' tedesche. Negli ultimi tempi si è da un lato delineata la tendenza ad aspettare prima di costruire nuove imbarcazioni, dall'altro si è evidenziato come le compagnie operanti con una o due navi stentino a sopravvivere. Il settore del lusso crocieristico sembra, dunque, vivere una fase di attesa e di nervosismo con numerose incertezze sul proprio futuro.

Le crociere crescono del 10% a livello mondiale

L'industria delle crociere ha fatto segnare un nuovo record: nel 2011 è stata superata la soglia dei 20 milioni di passeggeri imbarcati nel mondo. Rispetto al 2010, l'esercizio passato ha infatti registrato una crescita del numero di crocieristi pari al 10% secondo il quadro che emerge dai dati aggregati di CLIA (Cruise Lines International Association), ECC (European Cruise Council), International Cruise Council Australasia e dell'istituto di ricerca indipendente G P Wild (International). Tra il 2010 e il 2011 il comparto è infatti passato da 18.7 milioni a 20.6 milioni di passeggeri complessivi, con una particolare concentrazione nel Nord America (11.5 milioni di passeggeri) e in Europa (6.2 milioni). Christine Duffy, Presidente e Amministratore delegato di CLIA, ha commentato: "Una crescita del 10% a livello globale è una soddisfazione importante. Per la prima volta i passeggeri europei hanno superato i 6 milioni, mentre i crocieristi australiani sono stati più di 500 mila. Numeri che dimostrano la solidità del nostro settore, a conferma dei continui investimenti per l'innovazione operati dal comparto". Sulla stessa lunghezza d'onda anche Roberto Martinoli, delegato di CLIA ed ECC per l'Italia, che ha dichiarato: "In uno scenario così difficile per l'economia globale e in un momento così delicato per l'industria del turismo, i risultati in controtendenza del nostro settore rappresentano un motivo di orgoglio per tutti gli operatori e un incentivo all'ulteriore miglioramento della nostra offerta". L'Italia, con 923.000 crocieristi, ha registrato nel 2011 una crescita del 4% rispetto all'anno precedente e un incremento del 12,5% se si raffronta il dato degli ultimi 5 anni. L'Australia, con un incremento del 30% dei passeggeri nel 2011 e con la previsione disegnata dall'International Cruise Council Australasia di un ulteriore sviluppo pari al 50% entro il 2020, rappresenta uno dei mercati più promettenti. "Il comparto delle crociere è in piena espansione in Sud America, tanto da far registrare nell'ultimo decennio un aumento di quasi il 3.000%, passando da meno di 50.000 passeggeri nella stagione 2000/2001 a quasi 1,5 milioni di passeggeri la scorsa stagione". Lo ha affermato Pierfrancesco Vago, CEO di MSC Crociere e membro del Comitato Esecutivo del CLIA, durante il suo intervento al Seatrade South America Cruise Convention di Buenos Aires. "Nel complesso, il mercato delle crociere nella regione è fiorente, maturo e, soprattutto, non ancora saturo. Nuove opportunità potrebbero quindi sorgere estendendo a tutto l'anno la durata della stagione commerciale e attraverso un approccio più dinamico alla crociera" ha spiegato Vago. Il Brasile, con i 7.400 km di coste e gli oltre 40 porti di scalo sul territorio, è il mercato in più rapida espansione in termini globali di turismo da crociera e la storia di MSC Crociere nella regione riflette la stessa prorompente ascesa. Dal 2002 il numero di crocieristi è salito da 8.000 a 200.000 unità (con un incremento del + 2.500%). "Si tratta di cifre promettenti per un settore che si sta sviluppando su due direttrici principali: da un lato il turismo da crociera in espansione lungo tutta la costa orientale del Sud America, dalla Terra del Fuoco alla Colombia e Venezuela, portando i turisti verso aree e regioni che sarebbero difficili da raggiungere se non via mare. D'altra parte l'arrivo di un numero sempre maggiore di turisti europei e nordamericani, che scelgono di esplorare il Sud America in nave. Secondo l'Osservatorio Turismo, le crociere hanno veicolato nel 2010/2011 nella sola città di Buenos Aires una spesa media per passeggero di 195 dollari" ha sottolineato Vago. Per il fondatore di MSC Crociere, Gianluigi Aponte, è arrivato anche il prestigioso 'Cruise International Lifetime Achievement Award'. Il riconoscimento, ritirato a suo nome da Giulio Libutti, Amministratore delegato di MSC Crociere per l'area Regno Unito e Irlanda, è stato consegnato durante il secondo Cruise International Awards di Londra, che ha visto la partecipazione delle più alte personalità del settore crocieristico. "Siamo lieti di assegnare a Gianluigi Aponte questo meritato premio" ha detto Liz Jarvis, direttore di Cruise International. "Sotto la sua guida MSC Crociere è diventata in breve tempo una delle compagnie leader a livello mondiale, a conferma delle competenze del suo fondatore e della sua straordinaria capacità di visione del mercato".

Spinta ministeriale per il sudest della Sicilia

Il Ministero dei Trasporti ha reso noto nei giorni scorsi il perfezionamento di un Protocollo d'Intesa, firmato a inizio agosto e sottoscritto anche da Regione Siciliana, Autorità Portuale di Catania, Autorità portuale di Augusta e Società Interporti Siciliani. Il documento impegna il Ministero, nell'ambito del programma PON – Piano Operativo Nazionale Reti e Mobilità Reti e Mobilità 2007-13, e i summenzionati enti territoriali a finanziare, monitorare e verificare la realizzazione di alcune infrastrutture, portuali e interportuali, per lo sviluppo della logistica e lo scambio commerciale verso la Sicilia Sud orientale. “L'intesa – si legge nella nota rilasciata dal Ministero – caldeggiata anche dalla Commissione Europea, rappresenta un fondamentale risultato verso un'attività sinergica intrapresa da enti produttivi diversi che concorrono verso l'obiettivo comune di sviluppare quest'area geografica creando sistema nelle azioni e nella programmazione degli investimenti. Nel Protocollo, inoltre, c'è l'impegno dei due porti commerciali più importanti dell'area, Augusta e Catania, e dell'Interporto di Catania, a procedere secondo una governance unitaria e una programmazione condivisa per rendere più efficaci gli investimenti e più razionale lo sviluppo commerciale dell'area siciliana”. Il Protocollo contiene in particolare una tabella in cui si riportano le opere che già dispongono delle condizioni tecnico- finanziarie per attivarne l'immediata realizzazione: si tratta di 119,5 milioni di euro (provenienti dal PON, da Fondi Statali disposti con la Legge 166/2002, Fondi Cipe e Fondi propri) per la realizzazione di piazzali e banchine per il traffico container ad Augusta, di 100 milioni (anche in questo caso di varia provenienza) per la realizzazione di una darsena commerciale a servizio del traffico ro-ro nel porto di Catania e di 40,65 (di cui beneficerà la Regione, mentre la Società Interporti Siciliani eseguirà l'intervento) per il polo intermodale dell'Interporto di Catania. Un'altra tabella elenca interventi non immediatamente finanziabili, ma per la cui attuazione i firmatari si impegnano a porre in essere ogni attività utile. Con il documento, inoltre, gli enti territoriali si impegnano a mettere in atto strategie sinergiche in ambito promozionale, operativo e di pianificazione.

A Napoli CoNaTeCo intravede il raddoppio

Sono cominciati la settimana scorsa i lavori di ampliamento del Molo Bausan al terminal container di Napoli. A riferirlo Il Denaro, spiegando come siano state inizialmente messe in posa le prime palancole metalliche per la realizzazione delle vasche di contenimento della Darsena di Levante. A distanza di due anni dalla gara istruita dall'Autorità Portuale, aggiudicata un anno fa al raggruppamento di imprese con capofila Trevi (azienda cesenate specializzata in opere di ingegneria civile), superati tutti gli scogli burocratici e fugati, in sede giudiziaria ben due ricorsi amministrativi sulla legittimità dell'assegnazione del bando, è entrato così nel vivo il project financing destinato a rivoluzionare l'assetto del Porto di Napoli: l'opera, il cui scopo è quello di raddoppiare, da qui al 2016, i flussi di traffico containeristico dello scalo, è finanziata con 400 milioni di euro, metà a carico di Conateco, la joint venture fra MSC e Cosco concessionaria del terminal, e metà a carico dell'Autorità Portuale di Napoli. L'ampliamento del terminal container è inserito nel nuovo Piano Regolatore Portuale di Napoli (S2S n.33/2012): nelle vasche di colmata della Darsena, in fase di costruzione, sarà infatti riversato tutto il materiale ricavato dal dragaggio del porto (1,2 milioni di metri cubi di fanghi).

Gli indonesiani scompigliano i piani di Gallanti

Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Livorno, presentato oltre un anno fa (*S2S n.29/2011*), è ai primi passi del suo iter – il Comitato Portuale ha approvato a luglio la delibera di preadozione e sono quindi cominciate le procedure di valutazione ambientale –, ma alcuni episodi verificatisi negli ultimi mesi rischiano di metterne già in discussione alcune delle principali previsioni. Prima è stata la volta dello studio del RINA sulla zona dei cantieri navali, che ha fatto traballare l'ipotesi, caldeggiata dall'Authority, di rilanciare il comparto delle riparazioni navali (*S2S n.14/2012*). Negli ultimi giorni, invece, è stato l'emergere di un paio di richieste di concessione per aree (cosiddette ex Seal) alla radice della Sponda Est della Darsena Toscana a rimettere in gioco il disegno predisposto dall'ente guidato da Giuliano Gallanti. Che in questo caso, però, pur non rilasciando dichiarazioni formali, sembrerebbe non disdegnare un ripensamento. La richiesta 'maggiore' – concessione di almeno 30 anni per oltre 50.000 mq dotati di banchina – è arrivata dalla milanese Masol Srl, intenzionata a realizzare – si legge nel documento inviato all'Authority – dapprima “un impianto di produzione di biodiesel, di capacità pari a 198.000 tonnellate l'anno e di un connesso parco serbatoi” (da 600.000 tonnellate annue di stoccaggio, per attività di trading) e, in un secondo tempo, “un complesso industriale integrato per la lavorazione degli oli vegetali, comprendente una raffineria di olio di palma”. Masol, società creata ad hoc l'aprile scorso, altro non è che l'emanazione italiana – guidata direttamente dal tycoon Bachtiar Karim (stabilmente citato da *Forbes* fra gli uomini più ricchi d'Indonesia) – del gruppo multinazionale (sede a Singapore e in Indonesia e impianti in varie parti del mondo) Musim Mas, colosso dell'industria dell'olio di palma (dalla produzione alla lavorazione dei derivati, alla distribuzione), “con una quota del mercato globale pari a circa il 10-12% e un fatturato superiore ai 5 miliardi di dollari”. La società ha precisato all'Authority che la movimentazione ad oggi effettuata in Italia, circa 600.000 tonnellate l'anno di prodotti vari, appoggiandosi a strutture diverse in più porti nazionali, sarebbe accentrata su Livorno e ha accompagnato la richiesta con uno studio di fattibilità tecnica realizzato dalla società Ambiente SC. Masol sarebbe pronta a investire fra i 50 e i 55 milioni di euro per un progetto che a regime impiegherebbe direttamente oltre 50 persone e più di 200 nell'indotto. Significative le ricadute 'portuali, con la realizzazione fra l'altro di un impianto di carico/scarico mediante pipeline e una movimentazione mensile prevista (nella seconda fase) di 10-12 navi (da 20-30.000 dwt) in entrata e 10-12 (da 6-15.000 dwt) in uscita, per un traffico che si dovrebbe attestare sui 4-5 milioni di tonnellate l'anno. Chiare anche le condizioni chieste dagli indonesiani, fra cui la “piena e pacifica disponibilità delle aree concesse” e la realizzazione da parte dell'Authority di una banchina entro il luglio 2014 – da concedere con destinazione d'uso a Masol o comunque con accosto riservato – e dei relativi dragaggi (a -12 metri) entro fine 2014. Come detto, però, Masol non è la sola ad ambire alle aree in questione: l'Authority, infatti, ha fatto sapere di aver ricevuto un'altra richiesta per 20.000 mq e concessione ventennale. A presentarla – in questo caso però non è stato reso noto alcun dettaglio del progetto collegato – un'accoppiata di imprese italiane, la livornese Base Spa e la spezzina TLPR Spa. La prima – si legge sul suo sito – “è una società che opera a livello internazionale nei settori del controllo ispezioni e delle merci, della gestione delle operazioni di imbarco e sbarco delle merci, delle relative certificazioni e operazioni doganali e in generale offre assistenza al trading”, mentre la seconda è un'azienda specializzata nella carpenteria pesante e nella realizzazione di strutture per piattaforme petrolifere, parte del Gruppo Antonini, lo stesso che ha recentemente manifestato interesse per l'acquisizione dei Nuovi Cantieri Apuania (*S2S n.35/2012*), essendo evidentemente – la società non ha risposto alle nostre richieste di chiarimenti – alla ricerca di uno sbocco portuale. Imbarazzo della scelta dunque, ma fin troppo, perché le aree ex Seal – peraltro ancora oggetto di indagine della magistratura per il passaggio all'Authority all'epoca della presidenza Marcucci – secondo il nuovo PRP dovrebbero accogliere il Terminal Calata Orlando, concessionario dell'omonima banchina dedicata al traffico di rinfuse, destinata dal Piano a rientrare nella zona di porto dedicata al traffico crocieristico, incompatibile con l'attuale tipologia di movimentazioni. La notizia delle due proposte alternative, ovviamente, non ha suscitato grandi entusiasmi a Livorno, dove, da parte dei diretti interessati, ci si aspettava che Gallanti declinasse perentoriamente con un “no grazie, le aree sono già impegnate”. Vladimiro Mannocci, già consigliere d'amministrazione della Cilp – Gruppo CPL (socio di TCO) e dirigente ANCIP (Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali), ha parlato con la *Gazzetta Marittima* di “una chiara distonia tra la discussione in corso sul piano regolatore del porto e le

azioni quotidiane conseguenti”, dal momento che “l’Authority ha ricevuto – e a quanto pare non respinto – le richieste di concessione pluriennale per la stessa area”, mentre Federico Barbera, per anni direttore generale e oggi amministratore delegato di TCO, ha così ironizzato: “Aspettiamo il trasferimento almeno dal 1968. E tutti gli atti della recente pianificazione ci avevano indicato l’area ex Seal alla radice della sponda Est in Darsena Toscana. Che è anche l’unica, ad oggi, rimasta compatibile con le nostre esigenze”. Per il momento Gallanti, evidentemente allettato dalla possibilità di attirare nuovi (e ricchi) investitori a Livorno, ha deciso di non raccogliere le provocazioni e di non pronunciarsi su un’ipotetica alternativa per i traffici di rinfuse, limitandosi a invitare gli interessati a sottoporre entro il 24 settembre le proprie osservazioni “a tutela dei loro eventuali diritti” e rinviando ogni discussione all’istruttoria che sarà avviata sul caso

Ecco cosa pensa Frau Eckelmann sui contenuti del provvedimento in corso di approvazione

Ship2Shore ha chiesto al presidente del Gruppo Contship Italia, Cecilia Eckelmann-Battistello, un commento sul testo della nuova legge di riforma al vaglio del Parlamento.

Pensa che questa riforma possa essere utile o arriva già in ritardo rispetto alle esigenze dei porti italiani? Le misure introdotte saranno in grado di dare una sterzata all'economia portuale nazionale?

Complimenti, si tratta di un risultato importante. Ciò che auspichiamo ora è che nell'iter di approvazione alle camere vengano migliorati alcuni punti ed implementati degli aspetti che ancora mancano rispetto al testo passato al Senato. È un'occasione importante per avere una riforma che garantisca agli operatori un quadro di regole chiare e funzionali agli investimenti necessari per lo sviluppo della competitività dei porti italiani.

Le statistiche sui dati di traffico dei primi 7 mesi del 2012 dicono che a crescere sono i porti di Genova (gateway del Nord Tirreno), Trieste (gateway del Nord Adriatico) e Gioia Tauro. Seppure voi siate presenti sia a La Spezia che a Ravenna, Gioia Tauro e Cagliari, è d'accordo con chi ritiene che sul mercato portuale italiano ci sia spazio solo per due macro-aree portuali (Nord Tirreno e Nord Adriatico) più uno scalo di transhipment (Gioia Tauro)?

Più che modelli o disegni teorici ciò che conta è quello che sceglie e determina la domanda di mercato. Sui gateway del Nord Adriatico e del Nord Tirreno, l'Italia sconta un ritardo infrastrutturale legato soprattutto all'adeguamento dei fondali e ovviamente i risultati dei primi 7 mesi risentono del rallentamento dell'import, dunque del livello dei consumi nazionali così come evidenziato in questi giorni dai dati ISTAT. Per i porti di transhipment è necessario uno sforzo immediato per sviluppare una maggiore competitività e l'Italia non può più permettersi ritardi se vuole mantenere gli attuali livelli occupazionali in quei porti. Auspichiamo che il tema delle tasse di ancoraggio, delle accise sui prodotti energetici e della defiscalizzazione degli oneri sociali passi dalla fase di proclama a quella applicativa.

Un commento sul recente referendum tenutosi fra i lavoratori del Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro

Il risultato è parte di una normale dialettica. L'azienda va avanti per la sua strada come previsto avendo l'obiettivo di aumentare il più possibile la competitività del terminal in un mercato che è chiaramente diverso da quello di qualche anno fa. Ciò che è fondamentale è l'impegno su alcuni temi-chiave, come la presenza sul lavoro e la produttività, da parte di tutti i lavoratori per non vanificare l'effetto positivo degli sforzi e dei sacrifici fatti fino ad adesso.

Cecilia Battistello 'rimanda' la riforma dei porti

Se la politica non è stata in grado di ridurre il numero delle Autorità Portuali (arrivate al numero record di 25) a fare selezione ci pensa il mercato, complice la crisi che impone la massima razionalizzazione di costi alle compagnie di navigazione. Soprattutto nel segmento del trasporto container, mentre le navi continuano a crescere dimensionalmente (rumors di mercato parlano di possibili primi ordini per unità da 22.000 TEUs di capacità), si assiste a una sorta di selezione naturale degli scali con le toccate ai terminal ridotte al minimo. Si spiega in questo modo l'exploit dei porti di Genova, Gioia Tauro e Trieste i cui traffici containerizzati sono cresciuti nei primi sette mesi di quest'anno rispettivamente del 14,2%; 5% e 16,8%. Il contesto nazionale, però, secondo i dati elaborati dal centro studi Contship Italia, si contraddistingue per un andamento generalmente negativo con un calo complessivo del 2,1% rispetto al periodo gennaio-luglio del 2011. A soffrire di più sono gli scali di Savona (-45,4%), Salerno (-18,4%), Livorno (-17,4%) e Taranto (-61,9%). Per il porto pugliese, complice anche lo stop agli approvvigionamenti imposti allo stabilimento Ilva, si preannuncia un 2012 nero. Se il trend del Taranto Container Terminal non dovesse invertirsi, il mercato del transhipment in Sud Italia rimarrebbe in mano solo a Gioia Tauro (in ripresa dopo l'ingresso di MSC nel capitale del Medcenter Container Terminal). Gli scali del Nord Tirreno (Savona, Genova, La Spezia e Livorno) mantengono una quota di mercato superiore al 41% (2,34 milioni di TEUs movimentati tra gennaio e luglio 2012) mentre il 37,4% dei traffici containerizzati passano per i porti di transhipment (Cagliari oltre a Taranto e Gioia Tauro) e un altro 11% fa capo agli scali del Nord Adriatico. In termini di nuovi investimenti, la parte del leone nel 2012 l'ha giocata il gruppo Contship Italia che nel corso di quest'anno ha messo sul piatto 100 milioni di euro per il futuro terminal di Ravenna e altri 200 milioni per l'ampliamento del La Spezia Container Terminal.

Porto, Tidei dichiara guerra ai fumi

CIVITAVECCHIA - Pronto a fermare i motori delle navi inquinanti con un' ordinanza in difesa della salute pubblica, se c'è un allarme o un pericolo per la città, o se Asl e Capitaneria segnalano tempestivamente le trasgressioni e i responsabili". Lo promette il sindaco Pietro Tidei, annunciando una lotta senza esclusione di colpi ai fumi delle navi in porto. Lo aveva promesso all'indomani dell'incontro con i vertici Enel, annunciando di ampliare la vertenza ambientale a tutte le realtà cittadine. Secondo Tidei "Sui fumi delle navi si può e si deve fare di più" I risultati già ottenuti ed illustrati dalla Capitaneria di porto nei giorni scorsi sono giudicati positivi ed interessanti. "Ma certamente non basta – ha aggiunto il Sindaco – occorrono controlli sistematici e stringenti, condivisione dei dati on line tra gli enti che devono prendere decisioni, un più serrato coordinamento. Il cielo sul porto è ancora giallo e al mattino possono accorgersene tutti". Entro fine mese il Sindaco convocherà Capitaneria, Arpa, Asl, Noe e tutti gli organi sanitari e di polizia coinvolti. Intanto nei giorni scorsi, durante un incontro informale con il ministro dell'Ambiente Corrado Clini, il primo cittadino ha avuto conferma della disponibilità del Governo a finanziare da subito l'elettificazione delle banchine. "L'obiettivo – ha sottolineato Tidei - si avvicina. Il finanziamento del Governo si unisce al piano che l'Autorità portuale ha in progetto . Così potremmo iniziare con le prime due banchine elettriche".

Raccolti scarsi, tremano gli armatori

New York - La siccità che ha colpito i raccolti di cereali in Russia, negli Stati Uniti e in Australia è una nuova tegola sulla testa dello shipping mondiale e in particolare sul business del trasporto delle rinfuse solide, alle prese da diversi anni con una crisi sistemica di eccesso di capacità delle flotte.

Il trasporto di cereali pesa sull'intero settore delle rinfuse solide per circa il 10% e, tradizionalmente, ha sempre rappresentato stagionalmente una fonte sicura di reddito per il mondo dello shipping.

Quest'anno tuttavia non sarà così, secondo un'analisi di Reuters che incrocia i dati dei noli con quelli del raccolto nei maggiori Paesi, Russia, Australia e Stati Uniti.

«**Il mercato del trasporto marittimo di cereali è molto depresso al momento** - spiega un trader europeo consultato dall'agenzia di stampa - e gli armatori stanno noleggiando le navi che possiedono per poco più di noccioline, con l'obiettivo di coprire almeno parte dei costi».

Il Baltic Index che monitora il costo del trasporto per le materie prime solide viaggia in questi giorni intorno a quota 660 punti, pericolosamente vicino al record negativo di febbraio, 647, il livello più basso dal 1986. Un problema che non è dovuto solo e non riguarda solo i cereali.

Tuttavia, le recenti crisi di siccità stanno pesando in maniera considerevole. «I volumi più bassi stanno buttando giù il livello dei noli e alimentando l'eccesso di offerta più in generale - spiega **Peter Sand, chief shipping analyst alla società Bimco** -. Gli armatori hanno posizionato le loro navi in maniera da avvantaggiarsi dalla crescita stagionale dei traffici che rischia però non esserci.

Lo scorso mese il Grain Council ha tagliato le stime sul commercio mondiale di grano e farinacei per il periodo luglio-giugno 2012-2013 a 249 milioni di tonnellate, contro i 269 nel 2011-2012. tradizionalmente, i trader definiscono sulla base della conoscenza di questo specifico mercato. Il governo americano è intervenuto sul tema questa settimana spiegando che, effettivamente, la siccità prolungata colpirà il raccolto di grano, cereali e soia, sebbene tutto ciò non dovrebbe causare un crollo delle forniture temuto da più parti come un replay di quanto successo nel 2007-2008. I cereali sono normalmente trasportati su navi di classe panamax, piuttosto che sulle più piccole supramax e handysize. Solo per quello che riguarda il trasporto di soia dagli Stati Uniti, secondo l'analista Jeffrey Landsberg della Commodore Research, sarà quest'anno pari a solo 28,7 milioni di tonnellate, contro i 37 milioni stimati nell'anno precedente.

Tuttavia, alla base della grande crisi delle rinfuse solide, sta sempre la dissennata politica di acquisto di nuove navi da parte degli armatori nel periodo che va dal 2007 al 2009, una vera e propria bolla finanziaria scoppiata all'improvviso che ha portato alla rovina alcuni armatori e creato forti difficoltà a tutti gli altri.

Nell'immediato non si intravede ancora un'uscita dalla crisi: diversi osservatori ripongono la loro fiducia sul piano di rafforzamento delle infrastrutture annunciato dalla Repubblica Cinese per un valor complessivo di 150 miliardi di dollari. Un piano che potrebbe portare a nuovi picchi per i trasporti di carbone e minerali per l'acciaio.

Tuttavia passeranno anni prima che il piano cinese passi dalle parole alla fase attuativa vera e propria.

Marianna Van Zandt