

RASSEGNA STAMPA 21 NOVEMBRE 2011

Fonte:



Piattaforma di Vado Ligure Il veto di Negri

MONICAZUNINO

La crisi c'è ancora, ed è più grave che nel 2009: i terminal portuali segnano una ripresa dei traffici ma l'armamento è ancora in forte difficoltà. «Nel 2008 e 2009, con i noli scesi a numeri ridicoli, gli armatori hanno messo in disarmo parte della flotta esistente e rinviato il ritiro delle nuove navi ordinate. A Singapore c'erano cinquecento navi full container ferme. Togliendo tonnello e noli sono risaliti. Ma ora i nodi stanno arrivando al pettine. Le navi "posteggiate" sono ripartite e sono state ritirate quelle commissionate: c'è di nuovo un enorme tonnellaggio e i noli marittimi sono ridiscesi ai minimi termini» spiega il terminalista e agente marittimo Luigi Negri, cui fanno capo Fin-

sea, il terminal Sech e una quota del Vte.

La crisi determina anche un diverso utilizzo delle navi. «I servizi dal Medio Oriente al Nord Europa saranno serviti con le navi più grandi, da tredicimila teu e quelle da ottomila teu si sposteranno sui collegamenti fra Medio Oriente e Mediterraneo. «Il problema è che i nostri porti non sono preparati ad accoglierle» precisa Negri.

Il terminal Sech di Genova, che ha fatto il "revamping" delle gru può

operare anche quelle più grandi, garantisce Negri, ma gli altri hanno problemi già con le unità oltre gli ottomila teu. Saranno a misura i nuovi terminal di Calata Bettolo a Genova e la piattaforma Maersk di Vado Ligure.

Il presidente dell'Autorità portuale di Genova Luigi

Merlo è perplesso sui costi piani di espansione presentati dagli scali italiani, perché rischia di diventare una corsa a strapparsi gli stessi traffici. «Spero che qualcuno ci ripensi», si spinge molto più in là Negri. Chi? «Come terminalista genovese il mio auspicio è che possa esserci un ripensamento sulla piattaforma Maersk di Vado Ligure, perché quelli acquisiti sarebbero tutti traffici portati via a Genova».

I traffici sono in ripresa nei porti italiani, ma Svizzera e Germania oggi continuano ad essere serviti attraverso gli scali del Nord Europa. «Oggi il costo del trasporto marittimo è più

conveniente rispetto a quello terrestre, sia su ferro che su gomma, quindi conviene fare via mare il giro di tutta l'Europa invece di passare dal Mediterraneo e quindi scaricare in un porto del Nord. Se vuoi spedire un container a Hong Kong, mettendoci dentro tutti i costi, dal nolo all'imbarco, dal terminal di

partenza a quello di destino, l'addizionale per i pirati nel Golfo di Aden: alla fine arrivi a 520 dollari. E non so se a quel prezzo sposti un container da Genova a Milano a bordo di un camion o su un treno merci.

Per questo gli armatori sono in difficoltà».

Adesso però si è sbloccato il Terzo Valico ferroviario. Serve davvero per le merci? «Non so se lo vedrò. Lo vedranno i miei nipoti che lavorano con me. Serve perché da Genova a Monaco e Stoccarda arrivi via terra. Dai porti del Nord hai a disposizione tre modalità: strada, treno e fiume. Noi oggi abbiamo solo la strada. Le Ferrovie sul trasporto merci hanno abdicato, credo che l'abbiamo fatto scentamente, perché per loro non è conveniente e il governo è evidentemente disattento. Però il Terzo valico va fatto perché solo così si può pensare a servizi trasportistici diversi, diminuendo i costi di trazione e rendendo forse un po' più entusiasta il gestore attuale» completa Negri.

I terminal genovesi? «Non va malissimo. La crisi per ora è degli armatori, anche se la ripresa dei traffici è lenta».

Ci sono però terminalisti come Spinelli che ha addirittura fatto un accordo per utilizzare gli spazi del Terminal Rinfuse. «A questo proposito vorrei porre un quesito all'Autorità portuale. Quale è la ratio per cui in questo caso gli stessi dipendenti del terminal possono operare nella concessione diretta così come in un'altra concessione, mentre il piano del Consorzio Bettolo che prevedeva la possibilità di operare con lo stesso gruppo di dipendenti su Sech e Bettolo è stato bocciato? Abbiamo ancora pendente un ricorso al Tar».

Terminal Saar va a biodiesel Triplicati i ricavi con gli oli verdi

La scelta di produrre energia da fonti alternative fa crescere anche i traffici del porto di Genova. I ricavi del terminal Saar depositi portuali sono più che triplicati rispetto al 1996 e a fine 2011 si prevede il record assoluto di 500 mila tonnellate di prodotto movimentato rispetto alle 360 mila dell'anno scorso. «E se avessimo spazio sbarcheremmo il doppio» spiega soddisfatto Beppe Costa, amministratore delegato di Costa Edutainment, quindi responsabile dell'Acquario, ma anche a.d. del terminal che nel porto di Genova stocca e movimentata olii. «Sono olii vegetali - spiega Costa - Prima erano soprattutto quelli utilizzati per cosmetica e alimentazione, poi negli ultimi dieci anni, il traffico è diventato quasi tutto per alimentazione. Dal 2006-2007 lavoriamo soprattutto con gli olii destinati alle centrali elettriche e negli ultimi due anni per produrre l'olio che va nel biodiesel». Costa lo chiama,

“effetto Fukushima”: «La fermata delle centrali nucleari ha spinto l'utilizzo di fonti alternative per produrre energia, ma ad esempio il mercato dell'olio di palma (che con quello di soia serve appunto per il biodiesel) sta incrementando il costo, quindi i volumi si riducono e noi terminalisti non

possiamo che fare nuovi serbatoi e migliorare gli impianti. Negli ultimi due anni abbiamo fatto investimenti per 24 milioni di euro».

Tornato nel 1996 a Genova dalla Spagna, da Malaga dove si occupava pure di olio, ma di quello d'oliva, uno dei rami d'attività della famiglia, Beppe Costa è orgoglioso dell'attività di terminalista (è anche presidente della sezione di Confindustria Genova) e si divide senza stress fra Acquario e porto, oltre ad aver accarezzato l'idea di candidarsi a sindaco. «Ma non ho ancora trovato nessuno che mi abbia detto che sono stato un pazzo a mollare» ride.

Fra Acquario, anzi acquari, e porto, che cosa le porta via più tempo?

«L'Acquario».

Più divertente come lavoro?

«L'Acquario, ma la Saar è più “mia”, con una dimensione più piccola e “umana».

Se la Saar ha avuto un anno difficile nel 2010, ma non ha sentito troppo la crisi, l'Acquario di Genova cresce come fatturato, meno come visitatori. Nel capoluogo arrivano 1 milione e

700 mila visitatori l'anno, non aumentano ma si fermano più tempo per riuscire a vedere tutte le strutture genovesi comprese nel biglietto Acquario village. Intanto Costa edutainment acquisisce nuove strutture in Italia e continua a svilupparsi, mentre Genova si arricchirà a breve del delphinario con una vasca lunga 90 metri che è in costruzione alla Spezia. «La crisi si è sentita ma in modo diverso da quella generale - spiega Costa -. I musei fiorentini hanno avuto un aumento dei visitatori tranne che questo mese, quelli Vaticani pure. Come Italia abbiamo avuto il beneficio che il turismo estero invece del Nord Africa o della Grecia è arrivato qui. A Genova non siamo cresciuti come gli altri, perché il nostro biglietto è più caro, 19 euro contro quello di un museo che arriva al massimo a 14. Ma c'è anche un problema di collegamenti a penalizzare il nostro territorio escludendoci dai collegamenti aerei, ferroviari e anche autostradali, se pensiamo alla congestione dei weekend. Perdiamo visitatori per questo».

È ottimista o pessimista sul futuro del porto?

«Sono, di base, un inguaribile ottimista, per il

porto mi preoccupa l'assenza di una politica nazionale: se mettiamo insieme i programmi di Genova, La Spezia, Savona e Livorno arriviamo a triplicare le possibilità, ma non c'è il mercato. Solo qui ci sarà spazio per 4 milioni di teu, ma anche se arrivassero, come faremmo uscire i container dal porto? Sono preoccupato per le infrastrutture. Fra tre o quattro anni non ci saranno né il Terzo valico né la gronida, bisogna costruirli, qualsiasi opera trova degli scontenti».

Ottimista o pessimista sul futuro della città?

«C'è l'elezione del sindaco fra sei mesi, dipende da chi si candida e chi vince».

Se avesse deciso di fare il sindaco lei, da dove avrebbe cominciato?

«Mi sarei concentrato sui 15 mila dipendenti del Comune e delle aziende partecipate, come materia prima per dare servizi migliori. Visto che ci sono pochi soldi bisogna motivare e utilizzare meglio le persone. E poi avrei puntato sulle infrastrutture che servono a creare un tessuto che consenta all'industria di creare valore».

MONICA ZUNINO

Voltri Terminal Europa donerà una nuova ambulanza alla Croce Bianca Genovese

L'organizzazione di pubblica assistenza aveva perso un mezzo identico nei soccorsi per l'esondazione del Rio Ferreggiano

inforMARE - Voltri Terminal Europa (VTE), la società terminalista del gruppo PSA International che opera il principale container terminal del porto di Genova, donerà alla Croce Bianca Genovese di piazza Palermo una nuova ambulanza dotata di unità di rianimazione identica al mezzo che l'organizzazione di pubblica assistenza ha perso nei soccorsi per l'esondazione del Rio Ferreggiano dello scorso 4 novembre.

Nei primi dieci mesi di quest'anno VTE ha registrato la propria miglior performance di sempre avendo movimentato un traffico dei container pari a 950.000 teu, con un incremento del 5% rispetto ai primi dieci mesi del 2007, anno in cui la società terminalista superò per la prima volta il milione di teu.

Italia, cresce l'export dell'industria alimentare

Genova - Continua a correre l'export dell'industria alimentare nonostante un contesto economico sempre più difficile. Settembre - segnala la **Federalimentare** - registra una crescita del +9,9% sullo stesso mese 2010, mentre il tendenziale dei primi 9 mesi 2011 segna un aumento a due cifre (+10,3%). Il successo sui mercati internazionali non basta però a controbilanciare l'andamento deludente del mercato interno con vendite che si avviano a concludere l'anno con un calo di quasi -2%.

Il calo di quasi 2 punti percentuali sul mercato interno, «si somma al taglio in quantità di 6 punti accumulato nei quattro anni precedenti e alle sempre più evidenti tendenze low cost della spesa» sottolinea il presidente della Federalimentare Filippo Ferrua. «Le conseguenze si vedono sulla produzione alimentare. Essa, malgrado il sostegno dell'export - prosegue Ferrua - scende a settembre infatti del -4,6% sullo stesso mese 2010, portando il tendenziale di produzione dei primi nove mesi in territorio negativo (-0,8%). «La crisi di consumi `rigidi´ come quelli alimentari sottolinea pesantemente la caduta di capacità di acquisto delle famiglie italiane. La crisi - dice ancora Ferrua - conferma quindi la necessità di misure urgenti di rilancio, a pena di possibili impatti sociali ed economici anche in un settore anticiclico come l'alimentare che, da sempre, contribuisce positivamente allo sviluppo del Paese. Auspichiamo che il nuovo Governo, al quale formuliamo i migliori auguri di buon lavoro, - possa non solo recuperare le norme sulla ricostituzione dell'Ice, assenti dalla recente Legge di Stabilità, ma adottare delle misure concrete, anche a costo zero, di rilancio dei consumi interni e più in generale della competitività della filiera agro industriale».

Costa crociere investe su venezia

Venezia. Nel 2011 Costa Crociere ha ottenuto un incremento significativo della sua presenza nel porto della Serenissima, con circa 111 scali e 600.000 passeggeri movimentati (che si traducono in un +25% rispetto al 2010) equivalenti a quasi il 40% del traffico crociere dell'intero scalo veneto. «Venezia è da sempre uno dei principali porti di appoggio – sottolinea Gianni Onorato, direttore generale di Costa Crociere – come del resto non potrebbe essere altrimenti per una realtà come la nostra che è leader di questo settore nel mondo. Questo ci ha permesso e ci permetterà di impiegare sulla città le nostre navi più grandi e cioè la Favolosa e la Fascinosa. Non dimentichiamoci poi che dal capoluogo veneto partono alcuni degli itinerari più incantevoli del Mediterraneo verso la Grecia, le sue isole e la Turchia». Ma Costa Crociere a Venezia non è solo traffico passeggeri: la presenza delle navi già in servizio e di quelle in costruzione genera un enorme beneficio economico su tutto il territorio. Il Veneto è infatti al terzo posto, dopo Liguria e Lombardia, tra le regioni italiane più valorizzate dall'azienda: nel 2010 il gruppo ha generato in Veneto un impatto economico diretto pari a 135 milioni di euro. Una cifra che comprende le spese sostenute da Costa Crociere nei confronti di fornitori e distributori italiani, anche per conto dei suoi crocieristi, spese generali per gli approvvigionamenti, per la costruzione e la manutenzione delle navi della flotta, per le commissioni alle agenzie di viaggi ed i servizi portuali per un'entrata totale di 10,3 milioni di euro che ha portato la città ad essere il porto più ottimizzato d'Italia, seguito da Savona, Civitavecchia e Napoli.

«Il Veneto, Venezia, è certamente un'area sulla quale investiamo moltissimo – continua Onorato – e dove non solo costruiamo le nostre navi ma nello stesso tempo cerchiamo poi di mantenerle sul territorio. La Serenissima rappresenta la nostra punta di diamante in tutto il Mediterraneo Orientale, una città sulla quale abbiamo puntato moltissimo e dove continueremo a rafforzare la nostra presenza, così come sta succedendo in altri porti d'Italia». Attualmente, nello stabilimento Fincantieri di Marghera, è in costruzione la Costa Fascinosa (114.500 tonnellate di stazza e 3.800 ospiti totali), gemella della Costa Favolosa, la cui consegna è prevista a fine aprile 2012 mentre per l'ultima commessa, 132.500 tonnellate di stazza, 3.700 letti bassi, 4.928 ospiti totali e 1.854 cabine, si inizieranno le fasi di taglio lamiera probabilmente a partire dal prossimo anno. Quest'ultima sarà la più grande nave da crociera italiana e la decima nave ordinata da Costa Crociere a Fincantieri in Italia nell'ultimo decennio. La costruzione di ogni nave impegna complessivamente circa 3.000 addetti diretti ed altri 7.000 dell'indotto e la maggior parte delle imprese che partecipano alla costruzione sono italiane.

«Negli ultimi tempi – prosegue Onorato – ho notato che Venezia si è dimostrata molto attenta al settore delle crociere anche se i costi portuali, per quanto ci riguarda, rimangono ancora molto alti. Fortunatamente sta scomparendo quel pensiero da parte di alcuni che vede la presenza delle crociere in città come un fastidio. Oggi si respira un atteggiamento molto più maturo, segno che si è capita l'importanza dei nostri investimenti. Nello stesso tempo sono convinto che Costa Crociere sarà uno stimolo anche per altri importanti progetti legati allo scalo, come quello di Enel sui "Porti Verdi". Le navi Costa sono tra le più avanzate sul tema legato all'impatto ambientale e tutte attrezzate per supportare in concreto l'utilizzo del "cold ironing", destinato ad alimentare le navi in sosta evitando così che vengano tenuti accesi i generatori di bordo». L'Autorità portuale di Venezia ha previsto che con questa infrastruttura si potranno alimentare simultaneamente quattro grandi navi da crociera, ognuna delle quali può assorbire, secondo l'attuale normativa tecnica internazionale, una potenza massima pari a 16 Mw. Grazie alla maggiore efficienza e ai sistemi di abbattimento delle emissioni presenti nelle centrali elettriche, il "cold ironing" consente, rispetto ai generatori di bordo,

una riduzione di oltre il 30% delle emissioni di CO2 e di più del 95% degli ossidi di azoto e del particolato, nonché l'azzeramento dell'inquinamento locale e acustico. Per quanto riguarda invece il programma per il prossimo anno, già presentato, prevede che Costa Favolosa partirà tutte le domeniche dal capoluogo veneto, dal 29 aprile al 4 novembre, per crociere di otto giorni che toccheranno Bari, Olimpia, Smirne, Istanbul e Dubrovnik. Costa Fascinosa invece, dopo due mini-crociere di vernissage e la crociera inaugurale, salperà tutti i lunedì, dal 21 maggio al 19 novembre, per crociere di otto giorni con tappe a Bari, Olimpia, Santorini, Rodi, e Dubrovnik. Costa Fortuna infine, dal 9 aprile al 7 maggio, toccherà, con partenza tutti i lunedì, Bari, Olimpia, Santorini, Rodi e Dubrovnik.

Trieste fa il pieno di navi da crociera

Trieste. Exploit crocieristico per il porto di Trieste a causa della nebbia sullo scalo di Venezia. Lo ha reso noto l'Autorità portuale precisando che in due giorni quattro grandi navi passeggeri hanno portato in città non meno di 16 mila turisti. Hanno toccato il porto di Trieste la "Costa Vittoria" di Costa Crociere, la "Msc Magnifica" ammiraglia di Msc Crociere, la Queen Victoria della Princess Cruise e la "Costa Favolosa".

«E' la conferma - ha affermato il presidente dell'Autorità portuale di Trieste, Marina Monassi - della validità delle scelte di investimento che abbiamo compiuto per rafforzare le banchine passeggeri e per collocare Trieste in una posizione nel mercato delle vacanze sul mare». «E' anche la conferma - ha aggiunto Franco Gerini, presidente della Trieste Terminal Passeggeri - di quanto sosteniamo da anni: che Trieste sarà il primo porto a beneficiare della destagionalizzazione del mercato crocieristico».

Settimana decisiva per il Taranto Container Terminal

Nei prossimi giorni si deciderà il destino del terminal container di Taranto. Nel corso di questa settimana dovrebbero partire i due tavoli chiesti da Evergreen- Hutchison in prefettura a Taranto e con la Regione Puglia a Bari nel tentativo di cercare una soluzione alla crisi che ha portato il Gruppo a dichiarare la mobilità per 160 lavoratori della società Terminal Container Taranto. Questi incontri sono stati la condizione posta dai soci del terminal portuale per ritirare i licenziamenti annunciati. La situazione economica resta comunque drammatica nonostante il traffico container al Molo polisettoriale sia aumentato dall'inizio dell'anno del 26%. L'obiettivo dell'azienda è quello di ottenere dalle istituzioni una nuova cassa integrazione straordinaria dopo quella già attivata nel 2010. Secondo la stampa locale pugliese l'ammortizzatore sociale solo in parte alleggerirebbe la situazione dei lavoratori che sarebbero interessati dal provvedimento a rotazione. Una situazione già vissuta un anno fa e che inquieta i dipendenti del terminal che rimarranno in stato d'agitazione fino al termine della trattativa. I sindacati insistono perché i traffici in porto tornino a crescere ma per fare questo è necessario che Evergreen (compagnia rappresentata in Italia dal Gruppo Maneschi e socia di minoranza del terminal) riporti in Puglia le quattro linee trasferite la scorsa estate al porto del Pireo. L'Autorità portuale ha assunto quasi da subito un atteggiamento aggressivo nei confronti del terminalista, in particolare quando il presidente Sergio Prete ha posto il duo Evergreen-Hutchinson di fronte alla minaccia di revoca della concessione al Molo polisettoriale se non avessero fatto marcia indietro sulla richiesta di mobilità per i 160 dipendenti. Questo gesto ha portato a una svolta nel confronto che vedrà partire da questa settimana una lunga trattativa fra tutte le parti in causa. La bozza di piano industriale inviata da TCT al presidente Prete e non ai sindacati non è stata presa neanche in considerazione proprio per contestare l'irrituale modalità di comunicazione da parte del terminalista. Quel documento conteneva i piani per il futuro del porto di Taranto e di tutti i lavoratori, e soprattutto si poteva intuire quali sono le reali intenzioni e i programmi dell'accoppiata Hutchison -Evergreen per lo scalo ionico. Se è confermato l'investimento di 80 milioni di euro per consolidare la banchina come passo propedeutico ai necessari dragaggi, se intendono aumentare i traffici con nuovi clienti, se vogliono puntare su Taranto come porto hub del Mediterraneo o se, come le ultime decisioni lascerebbero intuire, l'intenzione di fondo è quella di abbandonare l'Italia preferendo la Grecia o altri porti più convenienti nel Mediterraneo.

A Tanger Med i portuali scioperano e i *liner* scappano

La primavera araba sta avendo, almeno a livello economico, qualche immediato effetto controproducente in Marocco. A causa del perdurante stato di agitazione sindacale dei lavoratori del porto Tanger Med, iniziato dopo l'estate con la richiesta di migliori condizioni lavorative e di un incremento salariale che avvicini i portuali magrebini ai loro colleghi del sponda Nord del Mediterraneo, molte compagnie hanno deciso di abbandonare lo scalo. Le continue e ripetute astensioni dal lavoro nel terminal di APM Terminals, per esempio, hanno costretto Maersk Line e la sua controllata Safmarine a dirottare i servizi che scalavo Tangeri verso altri porti, in *primis* Algeciras (oltre che a Malaga e in Portogallo), dove il gruppo danese gestisce un'altra struttura per la movimentazione dei contenitori. Dennis Olesen, COO di AMP Terminal Europa, ha tuttavia assicurato, dalle pagine della testata specializzata *Container Management*, che il terminal APM di Tanger Med resta 'open for business', anche se attualmente gli unici box arrivano da alcuni servizi feeder. Maersk ha infatti spostato in Spagna circa il 90% del traffico che movimentava nel porto marocchino, per quelle che sono state definite "semplici ragioni di opportunità operativa e commerciale". Il ragionamento del top carrier mondiale è riassumibile in poche parole: non possiamo operare a Tanger Med sotto la minaccia di continui scioperi che colpiscono l'efficienza dei nostri servizi marittimi, ma, non appena le condizioni di lavoro tornassero tali da garantire sicurezza ed elevata produttività, siamo pronti a riportare i nostri container in Marocco. Secondo gli analisti di settore attualmente il terminal APM Tanger Med movimentava una ridottissima quantità di box, rispetto ad una capacità complessiva che tocca i 2,5 milioni di TEUs, ma l'intera attività del porto mediterraneo si sarebbe pressoché dimezzata da quando sono iniziate le azioni di protesta dei lavoratori. A beneficiarne, come detto, sono i porti spagnoli e soprattutto Algeciras: lo scalo iberico, secondo le previsioni, chiuderà il 2011 con una crescita del 23% che gli consentirà di raggiungere una movimentazione complessiva pari a 3,5 milioni di TEUs, superando il record di 3,4 milioni di TEUs conquistato nel 2007. Ottimi anche i dati di ottobre: il traffico di container ad Algeciras è cresciuto del 71% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, mentre nel dettaglio il terminal di APM ha fatto segnare un +60% e il TTIA, gestito da Hanjin, ha ottenuto uno strabiliante +179% rispetto ad ottobre 2010. Un duro colpo per Tanger Med, che soltanto lo scorso anno aveva impressionato il cluster marittimo internazionale con numeri da primato (2.058.430 TEUs, con una crescita annua del 68,4%; *S2S n.6/2011*). Secondo quanto emerso da alcune fonti di stampa AMP Terminals starebbe comunque tentando di ricomporre la situazione con autorità locali e organizzazioni sindacali marocchine: il 'braccio' portuale del gruppo Maersk avrebbe offerto ai lavoratori del suo terminal un aumento salariale del 55% , pari a circa 265 euro in più al mese, oltre a bonus e una copertura sanitaria del 90%. Resta ora da vedere se ai portuali di Tangeri questo basterà per sentirsi un po' più simili ai loro colleghi d'oltre-Mediterrano e tornare quindi a lavorare a pieno ritmo.F.B

Ancora M&A attese nel business container

I liner carriers impegnati sui servizi di trasporto marittimo transoceanici dovranno probabilmente trovare nuovi ambiti di efficienza non attraverso tradizionali e momentanee collaborazioni (vedi gli slot charter agreement) bensì attraverso ulteriori aggregazioni e concentrazioni. In sostanza si potrebbe assistere a operazioni di Merger & Acquisitions fra i primi 20 operatori nella classifica mondiale. Uno studio elaborato dagli analisti di Venice Shipping & Logistics prende in esame l'andamento di mercato di questo comparto analizzando in primis il lato della domanda "dove – sottolineano gli specialisti del fondo – oltre la metà dell'incremento di container trasportati proviene dagli Hub dell'estremo Oriente così come è significativo l'incremento anche del bacino Mediterraneo che vale circa 14 milioni di TEUs. In termini di scambi commerciali e volumi trasportati si delinea un'importanza sempre maggiore delle direttrici Nord – Sud ed Est – Ovest con un sostanziale declino delle rotte tradizionali in favore di quelle connesse alla crescita dei mercati dell'America Latina e intra-Asia. La vera minaccia all'equilibrio di mercato è, come si sa, riconducibile agli effetti dell'eccesso di offerta congiunto al rallentamento della domanda. "A fine 2012, includendo anche gli spazi disponibili sulle navi multipurpose, l'offerta di trasporto supererà la soglia dei 19 milioni di TEUs" dicono gli autori dello studio. "La dimensione media di navi portacontainer è più che raddoppiata nel periodo 1996 – 2011 passando da circa 1.500 a 2.900 TEUs mentre la media delle navi in orderbook supera i 7.000 TEUs". Negli ultimi dodici mesi il tasso di sviluppo dei nuovi ordini è stato molto superiore rispetto alla crescita dei traffici marittimi. "Fino a oggi nel 2011 sono state ordinate 221 nuove navi per complessivi 1,68 milioni di TEUs, praticamente il triplo del 2010 in termini di capacità e il doppio in valore numerico con un size medio per unità di 7.600 TEUs" prosegue lo studio sottolineando che la media storica annuale è di 1 milione di TEUs. "Questo fenomeno speculativo, che non dovrebbe essere tipico di questo settore, si confronta con un graduale rallentamento dei volumi internazionali trasportati via mare". Altri fattori preoccupanti sono l'età media della flotta (solo il 5% supera i 20 anni mentre l'80% ha meno di 10 anni) e il ritmo delle attività di demolizione che si attesta su valori poco significativi fatta eccezione per il 2009 durante il quale è stata scappata capacità per oltre 350 mila TEUs (pari solo all'1,6% della flotta di portacontainer operativo in quel momento). Mentre nel comparto delle tankers e delle bulk carrier sono stati investiti rispettivamente 3 e 8 miliardi di dollari in nuovi ordini, per il settore di linea le nuove commesse hanno superato i 20 miliardi. Gli analisti di Venice Shipping & Logistics, applicando all'andamento di mercato un preciso modello matematico di doppia regressione, hanno cercato di quantificare l'oversupply di capacità giungendo alla conclusione che nel corso del prossimo anno si potrebbe presumibilmente tornare ai livelli non certo esaltanti del 2009. "Tra i primi 50 armatori attivi in questo segmento di business ci sono ben 22 puri owners che probabilmente subiranno maggiormente gli effetti del credit crunch complici anche le oltre 100 navi in orderbook, pari a circa il 25% dell'offerta di stiva attuale" conclude l'analisi di VSL. "La stagnazione ed eventuale flessione dei volumi sulle storiche direttrici di traffico e lo sviluppo di nuove linee intra-Asia dovrebbe favorire i segmenti di navi 'minori' (ad esempio le sub-Panamax) mentre i size maggiori dovrebbe risentire dell'abbondanza di tonnellaggio difficile da eliminare. (complici le flotte giovanissime).

«La ferrovia in porto non serve»

Per capire cosa vogliono dire gli spedizionieri (gli agenti che fanno girare le merci) basta rispondere a una domanda: le aziende sarde sono tutte raggiunte da una ferrovia e quindi possono caricare direttamente sul treno la produzione? No. Stabilito questo, gli spedizionieri sardi spiegano che valgono gli studi condotti sul via vai di merci in Europa che dimostra come, sotto i 300 chilometri, conviene far viaggiare la merce su camion, rimorchi, tir, insomma gomme, e non su un treno. La confusione che non bisogna fare riguarda il grande tema della convenienza ambientale e della sicurezza stradale: in Sardegna economicamente non conviene usare il treno per trasportare le merci, conviene invece aumentare le navi merci nel porto di Cagliari per evitare che anche la produzione del capo di sotto debba prendere la via di Olbia e Portofino evitando quindi di far muovere sulla 131 camion e autorimorchi che inquinano e sono causa di tanti incidenti. Attraverso il loro segretario regionale, Salvatore Plaisant, gli spedizionieri sardi hanno parlato al convegno che si è tenuto vener-

di scorso sulla «Sardegna-piattaforma logistica del Mediterraneo» e parleranno in comitato portuale quando si aprirà il dibattito sull'ipotesi lanciata dall'assessore regionale e in corso di valutazione da parte del nuovo presidente dell'autorità portuale, Piergiorgio Massidda. Riassumendo, la risposta giusta ai problemi del trasporto merci in Sardegna e da questa per la Penisola, secondo gli agenti marittimi è il mix di camion e container. Il porto canale, pur in un tempo di crisi imponente, ha fatto crescere le esportazioni sarde (spiega sempre Assospedizionieri) perché è davvero una struttura che mette l'isola in comunicazione con tutto il mondo. «Basta» portare i pro-

dotti a Cagliari e da qui si arriva dritti in Canada, in Cina, in Sud America. Il punto sta proprio nel «come» far giungere le merci fino a Cagliari. Oppure, dal capoluogo, farle circolare all'interno dell'isola. La proposta degli spedizionieri si concentra su questo tassello e comprende anche le merci destinate al Continente. «Una nave Cagliari-Genova tutto merci, cioè senza autista a bordo (s'imbarca solo il cassone con i prodotti, non avere l'autista imbarcato significa eliminare una voce di costo) — spiega il segretario regionale dell'associazione — risponde alla necessità di creare un'alternativa al trasporto su strada. I tempi un po' più lunghi in questo caso non tolgono convenienza. Il carro ferroviario come lo abbiamo conosciuto aveva senso quando la Sardegna produceva grandi masse di minerali. Ora si produce e si spedisce, lo stoccaggio non si fa più, soprattutto devono essere ridotti al minimo i tempi di resa della merce: con trasporto su camion e container la merce arriva alla sua destinazione esatta senza troppi cambi di mezzo di trasporto. Noi spedizionieri abbiamo la necessità di fare risparmiare tempo e denaro ai clienti. Nelle tratte sotto i 300 chilometri la ferrovia sarebbe più valida come sistema di trasporto solo a una condizione: se fosse capillare, se ogni azienda avesse un proprio terminale ferroviario. Non è così quasi in nessuna parte d'Europa».

Infine, sulla zona franca. «Il terminal di Cagliari ha grandi spazi che altrove non ci sono — dice l'Assospedizionieri —, la nostra zona franca è utile per le produzioni con materie extracomunitarie da vendere fuori Europa. Bisogna però badare al tipo di produzione: non quelle con tanta manodopera, perché non reggiamo la concorrenza di zone come Tangeri, ma quelle con poco personale e molta tecnologia. Il porto canale rende attraente la zona franca: bene perciò continuare con gli sconti sulle tasse d'ancoraggio, ci siamo tenuti compagnie che altrimenti sarebbero fuggite a Malta».