

RASSEGNA STAMPA 29 OTTOBRE 2012

Fonte:



«Basta localismi, servono i multiporti»

Genova - Basta localismi, per i porti italiani è venuto il momento di unire le forze. Senza cancellare Autorità portuali, ma mettendo a sistema le forze degli scali geograficamente vicini: i multiporti, li chiama il viceministro dei Trasporti Mario Ciaccia. Uno nell'alto Tirreno, uno per l'Alto Adriatico, ma anche il sistema pugliese e altri ancora.

Ministro, ma come pensa di mettere assieme degli scali che, tanto per citare il recente caso di Savona e Genova, hanno regole diverse sul lavoro e per questo uno sottrae traffici all'altro? Servono nuove cabine di regia?

«Non mi piacciono nuove strutture che si aggiungono a quelle che già ci sono. Ma prendiamo atto che nessun porto italiano può svilupparsi nella misura necessaria per competere in capacità ed efficienza con il Nord Europa. Non c'è spazio per i localismi. E mi lasci aggiungere una cosa: mi dispiace che un mio video sul web fatto per spiegare in maniera pedagogica l'importanza dei porti italiani sia stato male interpretato perché non venivano citati, ad esempio, i porti della Spezia o Savona. Ovviamente non me li sono dimenticati. Se lei consulta il decimo allegato infrastrutture che ho portato in Cdm, lei leggerà con chiarezza che si parla di un sistema multiportuale nell'Alto Tirreno con Savona e La Spezia e un secondo nell'alto Adriatico dove compare anche Ravenna».

Ma nel concreto come si muoverà?

«A turno i singoli presidenti possono essere il riferimento del coordinamento del sistema portuale. Si può partire già domani».

Lei sta lavorando anche all'aspetto della spending review applicata alle Autorità portuali, preoccupate per i tagli ai costi del personale. Possiamo anticipare qualche decisione?

«Non si può ragionare con una logica per cui alcuni enti sfuggono alle regole di rigore che vanno applicate a tutti. Detto questo, la norma in questione io non credo si possa applicare alle Autorità portuali, che hanno molto tagliato negli anni precedenti e sicuramente devono avere comportamenti virtuosi, ma che hanno anche una natura normativa particolare e contratti di lavoro privatistici. Non credo che l'interpretazione della legge possa includere questi enti nei tagli e su questo c'è un proficuo confronto con il ministro della Funzione pubblica».

Un altro aspetto che preoccupa la portualità italiana è l'eccesso di burocrazia. L'Ikea è recentemente tornata a lamentare i tempi troppo lunghi per lo sdoganamento della merce.

«Stiamo tentando di affrontare la burocrazia a tutti i livelli, Sono state emanate 120 norme per favorire, ad esempio, il recupero del gap infrastrutturale semplificando le norme e individuando le risorse alternative ai finanziamenti pubblici. La riforma dei porti di cui si sta occupando il Parlamento semplifica la burocrazia sotto diversi aspetti e poi noi abbiamo varato l'autonomia finanziaria».

Settanta milioni sono pochini...

«Certo che sono pochini, ma si è creata una porticina d'ingresso ed è essenziale. Ora le Autorità portuali danno un segnale di ottimizzazione sull'uso delle risorse, che sono poche ma che vanno utilizzate per risultati visibili. Così sarà facilitato il lavoro di chi come me si batte ed è convinto della necessità di rafforzare le Authority».

Un'ultima questione: tra i suoi consulenti c'è il presidente dell'Autorità portuale di Venezia Paolo Costa e il senatore Luigi Grillo ha sollevato un problema di conflitto d'interessi in riferimento ai pareri espressi da Costa, ad esempio, sui servizi tecnico-nautici da liberalizzare. «Costa è un portatore di contributi con riferimento alla sua esperienza europea. Sarebbe autolesionistico privarsi delle sue indicazioni, neutre e che ci aiutano molto. Certo non influenza le scelte sui sistemi portuali, scelte che sono mie. Il ruolo di Costa è stato frainteso. Rispetto le opinioni, le prendo in considerazione, mi sono chiesto se quel conflitto c'era, ma non l'ho trovato. Non si rileva».

Samuele Cafasso

Rccl: entro fine anno il terzo ordine oasis

Genova - Royal Caribbean rompe gli indugi e conferma che è in trattative per ordinare la terza nave della classe Oasis, la unità da crociera più grande del mondo. L'ordine dovrebbe essere perfezionato entro fine anno e andrà ai cantieri che hanno già costruito le prime due navi della classe Oasis, lo stabilimento Stx di Turku, in Finlandia. Il valore della commessa, se sarà confermato il prezzo delle prime due unità, è intorno a 1,2 miliardi di dollari.

Secondo la stampa finlandese, un ruolo importante per assicurarsi l'ordine l'ha avuto il governo, impegnato a garantire il credito necessario alla compagnia. La nave è lunga 360 metri, larga 47, con 225mila tonnellate di stazza, 16 ponti, un'altezza di 72 metri e un pescaggio di 9,3. Può trasportare sino a 5.400 passeggeri e 2.400 marittimi. Il concept di questa unità - allora si chiamava "Genesis" - è stato presentato nel 2006, la prima nave è stata consegnata nel 2009. Una seconda è stata consegnata nel 2010 e ora l'arrivo della terza è considerato un segnale di ottimismo delle compagnie rispetto alla fine della crisi che ha fortemente rallentato negli ultimi anni il flusso degli ordini ai cantieri navali.

Il Secolo XIX ha riferito delle trattative lo scorso settembre e il presidente e ad Adam Goldstein, intervistato sempre dal Secolo XIX il 10 ottobre, non ha voluto confermare "i rumors" sul prossimo ordine.

Fincantieri, doppio ordine da Carnival

Trieste - Fincantieri e il gruppo statunitense Carnival hanno raggiunto un accordo per la costruzione di due nuove navi da crociera. Le navi saranno destinate ai brand Holland America Line e Carnival Cruise Line del gruppo e avranno capacità da 2.660 e 4 mila passeggeri. Complessivamente, si stima che l'ordine valga oltre un miliardo di euro.

Per l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, ha commentato, «questo ulteriore ordine porta a 61 il numero delle nostre navi per il gruppo Carnival e conferma la leadership di Fincantieri a livello mondiale nel settore delle navi da crociera, anche in un momento di rallentamento della domanda». Bono ha concluso: «Auspichiamo che questo ordine sia un segnale forte per la ripresa di un settore strategico per l'economia del Paese e per l'intero comparto».

«L'ordine conferma la strategia del gruppo di introdurre da due a tre navi all'anno suddivise tra i dieci marchi. Abbiamo programmato con attenzione l'introduzione di queste nuove navi per garantire ai rispettivi brand il tempo sufficiente per ampliare la base della propria clientela e assorbire la nuova capacità, senza deprimere la redditività delle navi già esistenti» ha dichiarato Micky Arison, presidente e amministratore delegato di Carnival Corporation & plc.

Nube su Civitavecchia multata nave Hapag

Roma - La Capitaneria di Porto ha individuato e multato la nave dalle cui ciminiere, mercoledì scorso, è uscita una grande quantità di fumo nero, che ha letteralmente oscurato il cielo sopra lo scalo marittimo, visibile a chilometri di distanza.

Si tratta della Columbus 2, battente bandiera delle Isole Marshall e gestita dalla Compagnia Hapag Lloyd Ag. Gli uomini della Capitaneria, dopo un paio di giorni di accertamenti, hanno convocato il comandante della nave e gli hanno notificato la sanzione. In precedenza, avevano acquisito i documenti relativi al carburante utilizzato e il giornale di macchina.

Tra l'altro, gli investigatori hanno allertato le capitanerie dei porti italiani che saranno toccate nei prossimi giorni dalla Columbus 2, a iniziare da quello di Genova, dove la nave verrà sottoposta a una nuova verifica. Sono in corso ulteriori indagini tecniche per accertare le cause dell'abnorme emissione di fumi avvenuta mercoledì scorso. Nel frattempo, il comandante della Columbus 2 è stato diffidato a non fare scalo a Civitavecchia finché non saranno state chiarite le ragioni del malfunzionamento dell'apparato motore e non verrà dimostrato che gli eventuali guasti siano stati riparati.

Barcellona, record crociere a settembre

Genova - Nel mese di settembre i crocieristi del porto di Barcellona sono stati 341.353, nuovo record mensile dello scalo. L'incremento rispetto allo stesso mese dell'anno precedente è stato dell'1%. Il 66% dei passeggeri (225.643) si sono imbarcati o sbarcati a Barcellona, mentre quelli in transito sono stati 115.710.

Marsiglia, traghetto contro la banchina

Marsiglia - È allarme maltempo in Francia. Due studenti del campus universitario di Tolone sono annegati in un torrente che si è formato per le inondazioni che da ieri pomeriggio hanno colpito la regione, dove è caduto in poche ore l'equivalente della pioggia di un mese. I due ragazzi sono stati portati via dalla corrente di un condotto di canalizzazione che parte dal garage del campus, prima la ragazza, il cui cadavere è stato ritrovato ieri sera perché aveva una borsa che è rimasta impigliata nei meandri della conduttura che passa sotto terra e finisce in un ruscello. Il corpo del ragazzo che si è tuffato per tentare invano di salvarla è stato ripescato stamattina dai sommozzatori a quasi 2 chilometri di distanza, in un torrente dove defluisce il condotto. Dopo le piogge fortissime di ieri sera, Meteo France prevede sulla zona, a partire dal pomeriggio, un forte maestrale, con raffiche di 80-100 chilometri all'ora. La regione del Var era stata duramente colpita dalle inondazioni nel giugno 2010, quando nella zona fra Draguignan e Frejus morirono 23 persone e due risultarono disperse. A Marsiglia, il traghetto Napoleon Bonaparte si è schiantato contro il molo del porto, provocando l'inondazione di parte della nave. Al momento dell'impatto non vi erano passeggeri a bordo e non si registrano feriti fra i membri dell'equipaggio.

Santander vara il fondo anti-crisi

Genova - Il Banco di Santander, sotto pressione in patria per le perdite colossali del settore immobiliare spagnolo, deve tamponare anche l'esposizione della propria filiale britannica, dovuta soprattutto al settore dello shipping. A pesare è l'eredità di una società inglese acquisita cinque anni fa, Alliance and Leicester. Per garantirsi, Santander Uk ha creato un fondo da 335 milioni di sterline (pari a circa 415 milioni di euro) per i prestiti alle imprese che aveva sottoscritto Alliance and Leicester, oltre che per vecchi mutui della banca Abbey, anch'essa acquisita nel 2004 da Santander. E' la seconda volta in pochi mesi che questo avviene. Già nel primo semestre del 2012, la banca spagnola aveva creato un fondo da 368 milioni di sterline, e anche questo era stato principalmente mirato a sostenere i prestiti allo shipping e i mutui della ex-Abbey. Per quanto riguarda lo shipping, la banca ha detto che i prestiti raggiungono complessivamente il miliardo di sterline. Tuttavia, la filiale Santander Uk è riuscita quest'anno a accrescere i profitti del 4% (1,1 miliardi di euro nei primi nove mesi), a differenza della casa madre.

Presentando il bilancio dei primi nove mesi, Banco Santander aveva annunciato un calo degli utili del 66%, da 5,3 miliardi dello scorso anno a 1,8 miliardi di euro di quest'anno. Ancora peggiore il dato del solo terzo trimestre, con un utile a 100 milioni contro 1,8 miliardi dello stesso periodo dello scorso anno. Il flop è dovuto al crollo delle valutazioni immobiliari e quindi del valore degli asset in mano alle banche spagnole. Molte banche stanno combattendo con le difficoltà create nei loro conti dal crollo di redditività del trasporto marittimo. Dopo un lunghissimo periodo di crescita, che aveva attirato nel settore anche molti investitori finanziari non specializzati, da quattro anni è in corso una battaglia fra i big si scarica sui tassi di nolo. Non è un problema del solo settore dei container, dove i problemi di eccesso di capacità non vengono sanati e, anzi, si continuano a ordinare navi sempre più grandi, che dovrebbero sostenere i noli bassi.

Anche nelle rinfuse secche, a fronte di un mercato che manda segnali di ripresa, gli armaotri continuano a farsi del male con le loro mani, come segnala il broker genovese Banchemo e Costa. Il 2012 è stato l'anno di picco delle consegne di nuove navi, a cui non è corrisposta una analoga messa in demolizione di altrettanto tonnellaggio. recentemente il Baltic Dry Index è tornato sopra i mille punti, per la terza volta quest'anno, ma rimane a livelli che non permettono di fare margini. Un problema per le banche, che hanno sempre fatto fatica a capire l'andamento ciclico, con bruschi alti e bassi, del settore marittimo. Il Lloyds Banking Group deve gestire un portafoglio di prestiti a operatori dello shipping di 12 miliardi di dollari (9,3 miliardi di euro). Recentemente, secondo l'agenzia Reuters, avrebbe avuto una perdita del 50% nella vendita di un prestito da 750 milioni di dollari. Anche Royal Bank of Scotland e la tedesca Commerzbank hanno problemi con l'esposizione nel settore dello shipping. Complessivamente, le tre banche sono esposte per 46 miliardi di euro. Chi invece sembra muoversi bene in questo settore nonostante le difficoltà è la banca norvegese Dnb. Il responsabile finanziario della banca, Bjoern Erik Naess, ha detto durante una conferenza stampa a Oslo che la divisione shipping ha prodotto profitti nel 2012 e continuerà a farlo in futuro. Lo shipping rimarrà centrale nel portafoglio prestiti, anche se la sua quota scenderà dal 7 al 6% del totale. «Prevediamo che il mercato sarà difficile per petroliere e rinfusiere nel 2012 e nel 2013, ma gradualmente dovrebbe avere una ripresa positiva, perché l'economia globale continuerà a crescere», ha detto Naess.

Alberto Ghiara

Fruttital ridimensiona Albenga

Fruttital, una delle società operative facente capo a GF Group, attiva nell'importazione e nella distribuzione di prodotti ortofrutticoli freschi, ha annunciato l'intenzione di ridimensionare considerevolmente la propria storica presenza ad Albenga. La riorganizzazione del polo ingauno, precisa il gruppo guidato dai fratelli Orsero, "rientra in un più ampio piano di razionalizzazione delle attività distributive, in corso già da alcuni anni". Nella città ligure verrà drasticamente ridotta l'operatività dell'attuale magazzino, poiché "lo spostamento delle attività distributive su tutto il territorio nazionale, semplificando i processi ed eliminando movimentazioni e stoccaggi superflui, ha consentito a Fruttital di crescere e triplicare il fatturato, rispetto a quando queste operazioni erano concentrate soltanto ad Albenga". Nel sito verranno però mantenute, "o addirittura potenziate" ipotizza GF Group, le attività amministrative e commerciali, cosa che tuttavia non ha rassicurato i sindacati, che nei giorni scorsi hanno aspramente criticato la decisione della famiglia Orsero, definendola anche 'inattesa', per tempistiche e drasticità dell'intervento. La nota del gruppo chiarisce tuttavia alcuni punti controversi, smentendo parte delle indiscrezioni circolate sulla stampa locale di Savona. In particolare si era ipotizzato che il calo dei volumi movimentati attraverso la Liguria, e la conseguente necessità di ridimensionare il magazzino di Albenga, fosse dovuto in larga parte alla rottura della partnership tra GF Group e Del Monte, ma il gruppo ligure ha negato seccamente questo 'retroscena', precisando che "Fruttital non ha mai avuto rapporti di fornitura diretti con Fresh Del Monte" e che, quindi, la fine della collaborazione in questione non ha avuto effetti diretti sul sito di Albenga. Restano invece sospese, non essendo state né confermate né smentite dal gruppo Orsero, le indiscrezioni riguardanti tempi e modi di questa ristrutturazione: sempre secondo le ipotesi circolate a mezzo stampa, i 40 impiegati amministrativi di Albenga resterebbero al loro posto, mentre metà dei 60 addetti attualmente impegnati nelle attività operative del magazzino verrebbero messi in mobilità nel giro di qualche mese. Per gli altri 30 si è parlato invece di assunzione da parte di una cooperativa, che poi fornirebbe manodopera alla stessa Fruttital quando necessario (ipotesi avversata dai sindacati). Infine si ipotizzerebbe una chiusura definitiva delle attività operative del polo di Albenga nel giro di due anni al massimo.

Francesco Bottino

IMU per i terminal crociere: un falso problema

La polemica che, sollevata da Stazioni Marittime, la società concessionaria del terminal passeggeri di Genova, ha imperversato la scorsa settimana sulla stampa locale ligure potrebbe oggi arrivare ad un punto di svolta. È previsto infatti in giornata un incontro fra i rappresentanti del Comune di Savona e quelli dell’Autorità Portuale del porto della Torretta per fare chiarezza sulla posizione del terminal crocieristico savonese, gestito da Costa Crociere, in relazione al pagamento dell’ICI-IMU. È stato fatto notare nei giorni scorsi che il concessionario savonese non ha mai pagato la tassa, forte dell’acatastamento in categoria E1, che raggruppa gli immobili catalogati come “Stazioni per servizi di trasporto, terrestri, marittimi ed aerei”, esenti dal pagamento dell’imposta. Stazioni Marittime, invece, come altri terminal crocieristici italiani, è stata ed è soggetta alla tassa, che, è la tesi del terminalista genovese, rischierebbe quindi di distorcere la competizione fra strutture concorrenti. “C’è un tratto distintivo – spiega Rino Canavese, ex presidente ed ora commissario dell’Autorità Portuale savonese – che caratterizza il nostro terminal ed è determinante nello spiegare la non assoggettabilità all’IMU: nelle aree considerate non vengono svolte attività aperte al pubblico, contrariamente a quanto avviene a Genova o a Napoli, dove alcune zone del terminal sono destinate ad attività commerciali ad uso di chiunque sia interessato. Al Palacrociera di Savona, oltre ad un ufficio della Polizia di Frontiera, concesso peraltro gratuitamente, esiste sì un’edicola/bar, ma l’accesso è riservato esclusivamente al personale del terminal e ai passeggeri che vi transitino prima dell’imbarco o dopo lo sbarco, non si tratta di un’attività commerciale”. Dunque, secondo Canavese, nulla quaestio nell’interpretazione della normativa: “L’Agenzia delle Entrate ha spiegato a chiare lettere come una stazione marittima che, oltre a quelle terminalistiche, svolga solo attività a queste connesse, rientri pienamente in categoria E1, essendo quindi esente dal pagamento dell’IMU. Questo è il caso del Palacrociera, un terminal utilizzato in maniera sostanzialmente diversa da quanto avviene a Genova o in altri porti italiani”. Per Canavese si tratta di uno degli ultimi problemi da affrontare prima di lasciare il vertice dell’Authority dopo 8 anni di mandato. Dopo la Commissione competente del Senato, infatti, anche la Commissione Trasporti della Camera si è pronunciata, quasi plebiscitariamente, a favore della nomina a presidente dell’ente di Gian Luigi Miazza, per la cui investitura si attende quindi a questo punto solamente il decreto del Ministro dei Trasporti Corrado Passera, previsto entro un paio di settimane. Canavese dovrà però ancora presiedere un ultimo Comitato Portuale chiamato ad approvare il bilancio di previsione del 2013.

Dieci anni di spedizioni per Pacorini

Sono definiti ‘anni di successi’ i primi 10 di attività della Pacorini Forwarding Spa, società parte del gruppo triestino B.Pacorini, che svolge l’attività spedizionieristica dal 2002, con risultati crescenti: “La società è diventata grande anche nei numeri: da 12 a 65 addetti, da 3.600 teus movimentati a 20.000, da 6 milioni a 40 milioni di euro di fatturato” comunica una nota, ricordando come Pacorini Forwarding - guidata da Claudio Bassi, ex SGS - possa coniugare la tradizione di un Gruppo leader internazionale presente dal 1933 nel settore delle commodities e dell’attività terminalistica con la flessibilità ed il dinamismo di una realtà dedicata al general cargo, alla logistica e al project cargo. Un motivo di soddisfazione, dunque, questo decimo anniversario di attività di una controllata, che compensa la dolorosa recente scelta di chiudere, sotto la Lanterna, “Grazie a un esteso network mondiale e a una profonda conoscenza delle aree geografiche, siamo in grado di offrire qualsiasi soluzione di trasporto door to door marittimo, terrestre, aereo e di cross trade. Animati da una logica *customer oriented*, agiamo mediante team specificatamente dedicati a ciascun cliente, indipendentemente dal tipo di trasporto e dall’origine e destinazione della merce”. In Italia la casa di spedizioni opera con la sede di Genova e le filiali di Milano, Bergamo e Vicenza. Non è questa, peraltro, l’unica società dedicata al *freight forwarding* nel Gruppo Pacorini, che schiera anche la Santandrea Terminali Specializzati S.r.l., con sede a Trieste - ubicazione che consente di servire anche il mercato austriaco, bavarese, sloveno, croato e i paesi dell’Est Europa - e con un’esperienza ultraventennale, la quale esprime massima competenza e potenziale nell’import di *consumer goods* provenienti da Cina, Far East, South-East Asia, Bangladesh, India e Pakistan. In particolare per i traffici di importazione sul porto di Trieste, Santandrea – sotto la guida dell’Amministratore Delegato Michela Fonda - garantisce la consegna delle merci entro 48 ore dall’arrivo della nave e solo presso la Dogana di Trieste è possibile ottenere la concessione al Pagamento Periodico Differito dei diritti doganali a 180 giorni fine mese. Come tanti operatori di Trieste – per tante ragioni storiche, commerciali e geografiche, autentica capitale italiana del caffè – lo scorso weekend la B.Pacorini Srl è stata impegnata con un proprio stand alla 6a edizione di ‘TriestEspresso Expo’, il maggiore evento B2B sulla filiera dell’industria del caffè espresso, un’esposizione biennale dedicata ad oltre 200 operatori internazionali del settore, con visitatori da 85 Paesi. A questa kermesse molti operatori del capoluogo giuliano si sono presentati sotto la bandiera unificata del Trieste Coffee Cluster S.r.l., l’Agenzia per lo Sviluppo del Distretto Industriale del Caffè a capitale misto pubblico e privato, nata nel 2008, che chiama a raccolta tutti gli operatori del settore per valorizzare l’eccellenza delle produzioni e servizi e promuovere progetti congiunti per stimolare l’innovazione e la crescita dimensionale: in totale sono 50 unità locali, 500 milioni di Euro all’anno di fatturato e 900 addetti, coprendo il 30% del caffè importato in Italia e sdoganato al porto di Trieste. Una fresca *new entry* dell’associazione triestina è la società genovese Romani & C. Spa - che pure in un passato non lontano si era alleata con la stessa Pacorini - associata come impresa numero 17 nel Trieste Coffee Cluster, dalla scorsa estate. Attualmente guidata da Romano Romani, questa società nasce circa novanta anni fa come casa di spedizioni specializzata in caffè, cacao e altri generi coloniali, e dopo la trasformazione in società per azioni, nel corso degli anni ‘70 apre una filiale a Trieste per una migliore gestione della clientela del nord-est, preludio della partnership (temporanea) con Pacorini. Facendo fatica a trovare sbocchi nel porto e retroporto della sua città, Genova, la Romani ha investito 10 milioni di euro per realizzare nel 2008 una mega struttura di magazzini specializzati a Pozzolo Formigaro (Alessandria). Con la realizzazione del nuovo sito da 12.000 metri quadrati che dispone di un impianto per la lavorazione, selezione e rinsacco del caffè crudo, l’azienda si pone sul mercato come operatore logistico completo, anelando alla costituzione di un ‘polo’ nord-occidentale del caffè grazie anche al posizionamento strategico della zona industriale di Pozzolo, situata nei pressi del principale nodo autostradale del Centro-Nord Italia sul corridoio trans-europeo 24 Genova-Rotterdam e non distante dall’intersezione col corridoio 5 Lisbona-Rotterdam.

La nuova minaccia delle crociere arriva dalla Germania

La profonda fase di cambiamento ai propri vertici - sia in Germania sia in Inghilterra - che sta vivendo TUI, il più grande gruppo turistico d'Europa, potrebbe avere un forte impatto sulle crociere. Nel Regno Unito Harriet Green è da agosto alla guida del gruppo Thomas Cook, costola inglese di TUI che sta vivendo una profonda crisi d'introiti, col difficile compito di sanare i debiti miliardari accumulati in questi ultimi anni. In Germania non solo vi sarà un cambiamento nella filiale tedesca, guidata da Christian Clemens ma anche nella casamadre TUI AG, dove Friedrich Jousen diverrà capo del consiglio di amministrazione, con la missione di consolidare e rafforzare l'azienda soprattutto nel comparto della distribuzione. In questa girandola di cambiamenti il comparto crocieristico di TUI potrebbe assumere un ruolo decisivo. Come già anticipato, si parla sempre più insistentemente di un raggruppamento dei vari rami crocieristici sotto un unico tetto, partendo ovviamente dalla Germania (*S2S n. 36/2012*). Attualmente il Gruppo TUI controlla una flotta di 16 navi e si posiziona trasversalmente in quasi tutti i segmenti crocieristici. L'ipotetica TUI Cruise Line avrebbe in dote la nave di Island Cruises Island Escape, dedicata a un pubblico giovane e con poche pretese; una vera Entry Level. Un rafforzamento della compagnia, soprattutto nei non troppo esigenti mercati a lingua spagnola e portoghese, potrebbe portarla a divenire una vera spina nel fianco per Pullmantur e Ibero Cruceiros. Nel settore Standard il gruppo TUI è attivo attraverso Thomson Cruises con 4 navi di medie dimensioni (Thomson Dream, Thomson Celebrity, Thomson Spirit e Thomson Majestic) che, al momento, sono dedicate a passeggeri inglesi. Ma un cambiamento di strategia con obiettivo le famiglie e le crociere di massa, accompagnato a un aumento del tonnellaggio, porterebbe Thomson Cruises a rivaleggiare con le varie Costa, MSC, AIDA e Royal Caribbean. TUI ha già realizzato un vero e proprio miracolo di marketing e di posizionamento con la joint venture realizzata con Royal Caribbean Cruise Line. In pochi anni TUI Cruises, che si colloca nel settore Premium, non solo è riuscita a scavalcare in Germania compagnie affermate come Costa e MSC Crociere ma è diventata persino uno dei Brand turistici più noti al pubblico teutonico. La compagnia dispone al momento di due navi, Mein Schiff 1e Mein Schiff 2 (due unità rinnovate ex Celebrity Cruises) mentre una terza nuova nave di 98.000 tonnellate è in costruzione presso i cantieri finlandesi STX per consegna nel 2014. Sarà la prima nave costruita dal Gruppo che ha, inoltre, l'opzione per una seconda nave delle stesse dimensioni. Come i grandi gruppi anche TUI Cruise Line ha nel proprio portafoglio un brand di lusso: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten, la compagnia di Amburgo che annovera le più belle navi al mondo (secondo la Guida Berlitz), capaci non solo di offrire il piacere del lusso, paragonabile a Seabourn, Azamara o Regent Sevens Seas ma anche, attraverso la Bremen e la Hanseatic, il fascino dell'esplorazione, proprio come Silverseas o Compagnie du Ponant. Il gruppo si spinge ancora oltre e nella propria flotta trovano spazio navi da Extreme Expedition come il rompighiaccio a propulsione nucleare 50 Years of Victory; TUI controlla pure Quark Expedition che dispone di 4 navi di piccole dimensioni. L'ipotetica TUI Cruise Line, dunque, possiederà nel 2014, con l'uscita dalla flotta di Columbus 2 (Hapag-Lloyd) e l'entrata della nuova nave di TUI Cruises, di 15.161 letti (3% dell'offerta totale). Ma TUI è attiva con 5 moderne navi anche nelle crociere fluviali. Con una flotta così ampia e variegata, tantissimi passeggeri devono essere trasportati al porto d'imbarco e ai luoghi di escursioni. Ecco dunque che i passeggeri delle crociere TUI diventano boccone prelibato per le tante agenzie di Incoming del gruppo anglo-tedesco e per la compagnia aerea del gruppo. In questi ultimi anni abbiamo assistito in Italia all'acquisto sia da parte di Costa che di MSC di catene di agenzie viaggio con l'intento, attraverso una maggiore partecipazione nella distribuzione, di incrementare le vendite e portare il maggior numero possibile di passeggeri a bordo. Alla luce di ciò, è ancora più eclatante l'enorme potenziale di TUI, che dispone di proprie agenzie di viaggio sparse per tutta Europa e non solo. Il gruppo potrebbe dunque occuparsi del passeggero dalla prenotazione fino al ritorno a casa al termine della crociera. Un passeggero di TUI Cruise Line è così una risorsa per l'intero gruppo; impossibile credere che non si approfitti di tale opportunità. Infine, l'accorpamento di tutte le attività del comparto crocieristico sotto un unico tetto porterebbe a giganteschi risparmi. Basti pensare ai Sale Manager; attualmente per ogni zona ve ne sono (uno ciascuno per Thomson e Island Cruises, TUI Cruises, Hapag-Lloyd e Quark Expedition) che potrebbero essere ridotti a un'unica persona; risparmi ci sarebbero anche nel marketing e soprattutto nella logistica e in qualsiasi contrattazione, potendo ragionare su una massa critica di 16 navi.

I porti schivano la *spending review*

Quando si cominciò alcuni mesi fa a parlare di *spending review* in ambito portuale, si pensava che la misura decisa dal Governo sarebbe stata la soppressione di qualche Autorità Portuale (*S2S n.19/2012*). Invece, come noto, l'esecutivo optò per la riduzione del costo del personale (del 20% relativamente a quello dirigenziale e del 10% per il non dirigenziale), assimilando le Authorities agli altri enti pubblici e scatenandone le ire, comprese quelle di Assoport (l'associazione che le raggruppa), per il fatto che, non essendo mai stata chiarita definitivamente la natura giuridica delle Autorità Portuali, queste ultime hanno sempre regolato i rapporti coi propri dipendenti con un contratto di natura pressoché totalmente privatistica. Il che, è l'apodosi del ragionamento, avrebbe dovuto escludere le Authorities dall'assoggettamento ai tagli dei costi del personale. Assoport ha quindi più volte mostrato le proprie preoccupazioni al riguardo al Governo (*S2S n.30 e 40/2012*) – aggravate non ultimo dal fatto che il contratto utilizzato è quello applicato anche ai dipendenti dei terminal privati, per di più in vista di rinnovo, sicché l'obbligo di tagliare i costi per le Autorità Portuali scatenerrebbe una spirale dai risvolti quantomeno incerti – e sembrerebbe ora esser riuscita a convincerlo delle proprie ragioni. La settimana scorsa, durante una riunione fra i segretari generali delle Autorità Portuali, è stato infatti reso pubblico un parere del Dipartimento della Funzione Pubblica (l'organo della Presidenza del Consiglio dei Ministri incaricato di promuovere le iniziative di riforma dell'amministrazione), che, sollecitato dal Ministero dei Trasporti, confermerebbe la tesi fin qui sostenuta da Assoport e cioè che le Autorità Portuali non dovrebbero essere assoggettate al taglio dei dipendenti perché i rapporti con questi ultimi sono stati trattati sempre privatisticamente. La decisione del Governo non è però finora stata ufficializzata, ragion per cui, presumibilmente, i vertici di Assoport non hanno per il momento commentato il parere reso dal dicastero guidato da Filippo Patroni Griffi.

Benvenuti alla nuova Mecca del container!

Tangeri (Marocco) – Se a Milano “là dove c’era l’erba ora c’è una città...”, qui dove c’era una lunga spiaggia - a detta di chi ci vive pare la più bella di questa parte mediterranea della costa marocchina intorno a Tangeri – ora c’è un ampio terminal container dal layout geometrico e assolutamente speculare tra le due concessioni (divise solo da una modesta recinzione) assegnate rispettivamente: la TM1 ad APM Terminals Tangier SA il 17 marzo 2005 in concessione trentennale, e la TM2 ad Eurogate-Contship Italia (leader di un consorzio che contempla anche armatori quali Comanav, MSC e CMA CGM). In totale fanno 16 gru *ship-to-shore super post panamax* da 22 file equamente spartite lungo i 1.600 metri di estensione delle banchine, con pescaggi fra i 16 e i 18 metri, sugli 80 ettari di aree al servizio; un primo hub di transhipment da 3 milioni di TEUs di capacità nominale, oggi non ancora pienamente sfruttata (siamo solo al 70%). Niente comunque in confronto a quanto verrà realizzato a medio termine, nell’ambito di un progetto che mira globalmente a costruire il più grande porto in assoluto di tutta l’Africa: poco più in là, dove già sono in corso i lavori di dragaggio, sorgerà infatti Tanger Med 2, ovvero i terminal container TM3 e TM4, ancora da assegnare, la cui capacità teorica farà salire a oltre 8,2 milioni di TEUS quella complessiva dell’hub port fortemente voluto dal Re del Marocco. In realtà quasi più vicino, geograficamente, all’enclave spagnola di Ceuta e alla cittadina di Tetouan, il nuovo porto di Tangeri – che dista circa 50 km dalla terza città per popolazione (tra i 2 e 3 milioni di abitanti) del paese maghrebino – si raggiunge dopo aver attraversato una zona arida, poco antropizzata e dall’orografia monotona, in parte vivacizzata solo dalla gigantesca fabbrica per la produzione di auto (soprattutto la rumena Dacia, modello le cui vendite tirano parecchio in questi tempi disastriati per il mercato automotive) che il binomio Renault Nissan ha inaugurato all’inizio di quest’anno (*S2S n. 7/2012*). Per arrivarci, si passa poco prima il terminal passeggeri, dotato di moderna Gare Maritime, dove il Governo ha deciso di delocalizzare le locali ‘autostrade del mare’ (un traffico valutato in 7 milioni di passeggeri annui) – mentre nel porto storico di Tangeri rimangono i collegamenti veloci di FRS - coi traghetti di IMTC, Acciona, Balearia, Inter-Lines, GNV e la darsena dove già fervono i lavori per realizzare i 9 km di banchina di Tanger Med 2, gli ulteriori 5,2 milioni di TEUs di capacità nominale, pronti nel giro di 13 anni. Tra il nuovo ed il futuro TM il resto del progetto Tanger Med: il polo petrolifero da 5 milioni di tonnellate, il terminal ro-ro da 1 milione di auto e 700.0000 veicoli commerciali A fianco del terminal vero e proprio sorge il Quartier d’Affaires, l’area logistica, con alcuni capannoni già costruiti, e il futuro terminal intermodale, opere tutte a cure di TMSA Tangier Med Special Agency. Non sorprende come qui transitino pochi camion, perché il transhipment di container vince a mani basse, più ancora che a Gioia Tauro – terminal affine a questo per tanti versi – con una quota delle merci containerizzate all’import-export che fatica a superare il 3-4% annuo. “Siamo come un ufficio postale, solo che al posto di buste e documenti qui smistiamo container”

esemplifica, con efficacia, Adil Bennani, Deputy Technical Manager, APM Terminals Tangier S.A., chiamato a illustrare le ‘gesta’ della società costituita il 23 novembre 2004 tra APM Terminals (90%) e il locale gruppo Akwa (10%) – utilities group di 40 società e 2.000 addetti nei settori: Fuel e Lubrificanti, Gas, Fluidi, Tecnologie, Media e Telecomunicazioni - che ha cominciato ad operare effettivamente a fine 2007 dopo che il Re Mohammed VI in persona, e il leggendario Maersk Mc Kinney Moeller avevano tagliato il nastro il 27 luglio di quello stesso anno. “Prima i 40 ettari di questo autentico *greenfield project* erano desolatamente vuoti - ammette il giovane manager nordafricano - ma il nostro governo ha voluto investire alla grande (circa 7,5 miliardi di euro tra denari pubblici e privati) per portare un nuovo business ad un paese affamato di voglia di crescere”. Va ricordato che a supporto dei terminal marittimi vi sono ben 4 Free Zones su cui verte tutta la logistica che confidiamo verrà a cascata degli accordi di libero scambio implementati con l’Unione Europea e gli Stati Uniti. “Noi stessi abbiamo investito 140 milioni di euro, e oggi disponiamo di 8 gru di banchina super post panamax della ZPMC, 23 eco RTGs della stessa società cinese e 42 trattori (di vari produttori tra cui la spagnola Fabrisem), oltre a 1.845 *reefer plugs*”. Asset che hanno permesso di movimentare già al primo anno completo di attività 842.000 TEUs, raggiungendo il milionesimo TEU nel gennaio 2009, e di arrivare al picco storico di 1.376.000 TEUs nel 2010, con il quinto milionesimo TEU

movimentato nell'agosto di quest'anno, che si andrà a chiudere, nel bilancio preconsuntivo, con 1.355.000 TEUs. "Siamo comunque fiduciosi in ulteriori incrementi, malgrado le prospettive generali dell'economia non ci arridano di certo anche perché si è finalmente risolto il caso del sindacalista tenuto in carcere per oltre tre mesi, con un raggiungimento della pace sociale che è fondamentale; non siamo mai stati abituati a lavorare contro i sindacati, dunque siamo felici di un ritorno alla normalità" prosegue Bennani, riferendosi allo spinoso caso di Said El Hairech, segretario generale del sindacato affiliato all'ITF Union des Syndicats UMT des Transports, attivissimo nella difesa dei diritti dei marittimi marocchini bloccati dopo la bancarotta della compagnia di traghetti Comarit-Comanav e direttamente coinvolto nella trattativa sul contratto collettivo dei lavoratori portuali del terminal Eurogate a Tangeri a fine 2011, arrestato a Casablanca il 16 giugno scorso con imputazioni poi risultate infondate, inclusa quella di essere un pericolo per la sicurezza nazionale. Un brutto episodio di cui è ancora fresco il ricordo nelle bacheche a disposizione dei lavoratori presso lo stesso APMT. D'altronde tutta questa area è interessata da un fermento di attività intorno al container: vi è già oggi una movimentazione di 2,2 milioni di TEUs ad Algeciras (terminal Maersk), 900mila al TTIA di Algeciras, 500mila al terminal di Malaga, oltre ai 2,1 milioni di Tangeri (di cui 900mila a Eurogate), per un totale di 5,7 milioni di TEUs di traffico attuale. "È una bella sfida, quella coi nostri competitor: ma non tremiamo, forti della nostra superiore qualità, che si riverbera anche in una grande sicurezza: nel 2009 abbiamo ricevuto il *Safety Award* dal Ministro dell'Industria, Commercio e Nuove Tecnologie e dal Ministro del Lavoro, dopo aver lanciato il progetto *Safety Culture* solo nel 2008. Ma soprattutto consapevoli di una grandissima produttività, che supera le 34 movimentazioni per gru all'ora mentre - tanto per fare un confronto immediato - quella dei nostri vicini di Eurogate non arriva alle 28, come conferma il nostro Deputy Operations Manager, l'americano Brett Winfield, che usa raccogliere queste statistiche".

N. 24 Genova-Rotterdam: un Corridoio utile perché sostenibile e sostenibile perché utile

Lo studio presentato dalla Fondazione dello Sviluppo Sostenibile è piuttosto approfondito e complesso, ma Raimondo Orsini, direttore dell'ente, ne ha sintetizzato bene il contenuto principale definendo il Corridoio Genova- Rotterdam "utile perché sostenibile e sostenibile perché utile". Il risultato a cui l'indagine è giunta è cioè la convenienza economico-ambientale del corridoio ferroviario Genova- Rotterdam; e per dimostrarlo sono state condotte analisi dettagliate su più fronti, che in questa sede si possono solo sintetizzare estremamente. Tre di fatto i pilastri su cui si fonda la tesi dello studio: la domanda di trasporto lungo il corridoio da e per l'Italia crescerà entro il 2030 per un valore compreso fra il 12 e il 32%, il che, senza infrastrutture ferroviarie adeguate, si tradurrebbe in un incremento notevole di mezzi pesanti sulle strade. Per raggiungere gli obiettivi europei in materia di riduzione delle emissioni, inoltre, lo *switch* modale strada-rotaia risulta indispensabile, tanto che, se si trasferisse su ferro la maggior parte dei traffici merci superiori ai 300 km diretti e generati in Italia si otterrebbe una riduzione annua di 300.000 tonnellate di CO₂. Significativo, da ultimo, l'impatto economico dell'implementazione del Corridoio in termini di costi esterni evitabili (incidenti, congestione, rumore, emissioni, etc.): nel 2030 il risparmio annuo derivato dall'utilizzo massivo del trasporto ferroviario si attesterebbe a 327 milioni di euro.

Battesimo del ferro per FuoriMuro

Genova - A circa due mesi dall'ultima tappa dell'evoluzione in impresa ferroviaria (*S2S n.8 e 33/2012*), la genovese FuoriMuro ha fatto il suo esordio da trazionista. La scorsa settimana, infatti, è partito il primo servizio organizzato dalla società partecipata da Gruppo Spinelli (30%), Rivalta Terminal Europa (30%), InRail (15%), Tenor (15%) e Compagnia Portuale Pietro Chiesa (10%) e presieduta da Guido Porta, alla guida anche di InRail. È stato proprio Porta a descrivere il nuovo collegamento, a margine di un convegno tenutosi a Genova: "Si tratta di un servizio composto da quattro treni a settimana fra Marsiglia-Lavera, (sede di un complesso petrolchimico, *nda*), e Parma, via Ventimiglia; a Genova sarà effettuata una scomposizione del convoglio, per indirizzarne una parte verso gli stabilimenti del gruppo Mauro Saviola a Mortara (specializzati nella produzione di pannelli truciolati, *nda*)". Una doppia destinazione riflesso della composizione del treno: "Il prodotto di base è rappresentato da GPL, per trasportare il quale come FuoriMuro abbiamo noleggiato una serie di cisterne, ma vi saranno anche carri speciali adatti al trasporto di scarti di legno e carri per l'intermodale tradizionale, noleggiati da una filiale del gruppo francese Brun Invest. Per la trazione utilizzeremo i due locomotori Siemens a noleggio, in attesa di quelli di proprietà ordinati alla società tedesca, in consegna nel 2013 (*S2S n.3/2012*). Il trazionista per la parte francese sarà invece VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles), società del gruppo SNCF". Proprio la partnership con SNCF e la necessità di cambiare locomotore a Ventimiglia rimanda alla problematica sollevata alcuni giorni fa dalle ferrovie francesi a proposito dell'intenzione di RFI di ridimensionare lo scalo merci (Parco Roya) della località rivierasca (*S2S n.41/2012*): "Con i 5 binari che rimarranno secondo il progetto di RFI sarà pressoché impossibile ogni sviluppo di traffico. Il problema è appunto che RFI sta 'razionalizzando' le proprie strutture cargo in funzione degli attuali volumi di traffico, che rappresentano però – è presumibile – un punto di minimo connesso alla crisi economica. Per questo alcuni giorni fa, al tavolo organizzato dal sottosegretario ai Trasporti Guido Improta (*S2S n.39/2012*), ho proposto che RFI, pur smettendo di farvi manutenzione, non dismetta i suoi scali ferroviari (come sta avvenendo a Ventimiglia, dove parte delle aree saranno cedute a fini immobiliari, *nda*) almeno per qualche anno, in attesa di capire se e quanto sarà concreta la ripresa. Sarebbe assurdo trovarsi con volumi maggiori e senza scali per operarli, è come se il proprietario di un immobile decidesse di demolirlo qualora non riuscisse ad affittarlo per qualche mese" ha spiegato Porta, che è anche vicepresidente di FerCargo, l'associazione delle imprese ferroviarie private. Riassumendo la veste di operatore privato il manager si gode l'avvio dell'attività ferroviaria e i buoni risultati di quella da 'manovratore' portuale: "FuoriMuro ha confermato la propria crescita anche per quanto riguarda il numero di carri movimentati all'interno del porto di Genova. Anche a settembre, infatti, i dati confermano una media mensile di circa 11.000 carri, in ripresa rispetto al biennio 2010 - 2011. Numeri che dovrebbero consentirci di chiudere serenamente in pareggio anche questo bilancio, a dispetto dei forti investimenti compiuti, soprattutto per la formazione dei dipendenti". Dipendenti ai quali è andato, in conclusione, l'encomio di Porta: "L'ottenimento dei summenzionati risultati è stato in buona parte merito dei nostri lavoratori, che in questi anni hanno avuto la prontezza di adattarsi ad un mercato più flessibile e la disponibilità ad ampliare le proprie capacità professionali".

Gaussin e APM Terminals finalmente sposi sull'altare di Tangeri

Tangeri (Marocco) – Nello stesso hotel El Minzah - costruito nel 1930 in uno stile ispano-moresco dall'aristocratico inglese Lord Bute - dove hanno alloggiato ospiti illustri come Winston Churchill, Aristotele Onassis e Rita Hayworth (fra i tanti VIP la cui effigie arreda i corridoi interni del riad), viene posto il sigillo finale ad una trattativa lunga circa un anno sull'asse franco-danese. Protagonisti della storica intesa sono il costruttore dell'Alta Savoia di mezzi per la movimentazione portuale ed industriale Gaussin Manugistique e APM Terminals, il ramificato network portuale che fa capo al gruppo AP Moeller Maersk. Oggetto dell'accordo è la fornitura degli innovativi ATT Automotive Terminal Trailers provvisti dei gruppi generatori Powerpack da utilizzare sulla grande banchina di APM Terminals Tangier SA, la succursale marocchina del colosso nordeuropeo. Dopo la prima intesa del luglio 2011 che aveva visto una consegna di 9 ATTV3 con la soluzione del leasing - il contratto era stato fatto attraverso Leaderlease, filiale del gruppo Gaussin costituita all'uopo, pur mantenendo aperta l'opzione di acquisto - da testare accuratamente, APM ha dunque 'tratto il dado' avvalendosi dell'opzione per acquisire altri 39 ATT e 51 PowerPack, che saranno consegnati nel primo trimestre 2013 (*S2S n. 31/2011*). La sigla in calce al nuovo contratto è stata apposta dal tedesco Hartmut Goeritz, Managing Director di APMT, e da Christophe Gaussin, Presidente e Amministratore Delegato di un gruppo erede di una lunga tradizione nel campo dell'handling. A festeggiare l'accordo, oltre all'intero stato maggiore del produttore sito a Héricourt, sono stati radunati: esponenti delle banche che hanno finanziato il percorso di sviluppo della società come Global Emerging Markets GEM Group, Alegra Finance, Reyl France e APlus Finance; clienti di imminente acquisizione come Djarwo Surjanto, Managing Director di Indonesia Port Corporation III (Pelindo III) di Surabaya (Indonesia) e Volkan Akan, Chairman e titolare del gruppo turco di servizi portuali e terminal operations (a Mersin, Iskenderun e Istanbul) Akansel; clienti già contrattualizzati come Aldo Cecchetti (comproprietario del Consorzio Asterix di La Spezia e di Tanger Services Portuaires sarl); distributori come Jan De Wacker dell'omonima società belga; fornitori di assistenza tecnica in service come Giorgio Sartirana di Navalimpianti, azienda genovese più nota per la sua specializzazione in ambito navi passeggeri e megayacht, la quale un anno fa ha firmato con Gaussin una lettera d'intenti. Molto soddisfatto per l'esito finale dei test condotti, dallo scorso ottobre sino a giugno di quest'anno, in un campo impegnativo come quello del terminal di Tanger Med - su una macchina che peraltro presenta, a detta di alcuni, margini di miglioramento sensibili, e che oltretutto non pare avere un prezzo inferiore alla media di mercato - Christophe Gaussin, autentico 'inventore' del mezzo, oltre che numero uno aziendale, il quale così commenta ufficialmente. "La fiducia che ci accorda APM Terminals, oltre a renderci orgogliosi, conferma le buone performance dei prodotti da noi escogitati". L'imprenditore e manager francese (che vive da qualche tempo a Losanna), tradizionalmente schivo e poco loquace di fronte ai taccuini - "abbiamo investito due anni di duro lavoro nella produzione, ora è il momento di dedicarsi alla promozione commerciale" è stato il suo laconico commento a margine dell'evento - ha affidato ad un omaggio davvero originale l'espressione della sua contentezza: un toro dorato regalato al manager tedesco di APMT durante la cena di gala a coronamento della sigla sul contratto, che varrebbe, da quanto appreso, circa 10 milioni di dollari. Fondato più di cento anni fa, il produttore francese di sistemi di movimentazione su ruote per carichi pesanti, fuori sagoma e fragili, con oltre 50.000 veicoli venduti nel mondo, vanta una solida reputazione in quattro principali aree di business: Energia, Trasporti, Ambiente e Materie Prime. Gaussin Manugistique - il marchio, registrato, è intuitivamente una contrazione delle parole francesi *manutention* e *logistique* - è la società di ingegneria quotata al mercato NYSE Alternext di PARIGI dal 16 giugno 2010, che ha annunciato a fine agosto 2012 un ulteriore aumento di capitale di quasi 1 milione di euro (precisamente 452.446 azioni al prezzo unitario di 2,20 euro, pari a 995.381,20 euro) a seguito di emissione al pubblico avvenuta il 20 luglio nell'E2 trading group, sottoscritto da tutti i soci preesistenti, fra cui l'amministratore Volker Berl, azionista col 2%, e Dubai Investments (6,9%). Dal 2005, quando il fatturato di Gaussin SA era di 2,5 milioni di euro, l'azienda aveva accresciuto in modo esponenziale l'attività a 11,7 milioni di euro nel 2008, anno precedente la grande crisi dell'economia mondiale, grazie anche alle vendite nel settore industriale (mezzi per la movimentazione in

acciaierie ecc.). Poi una rapida ricaduta, con fatturato a fine 2011 di appena 2,3 milioni di euro (era 3,2 milioni nel 2010). Il carnet degli ordinativi, prima della firma del contratto con APMT, si attestava a 2,8 milioni di euro di lavori da eseguire entro il 31 dicembre di quest'anno (erano 3,2 milioni a fine 2011). Secondo quanto contenuto nell'ultimo bilancio depositato, il 2012 è considerato l'anno della svolta, in cui porre le premesse per l'esplosione definitiva sul mercato. La società francese ha infatti messo in preventivo di poter produrre e vendere ben 420 ATT, grazie ad una rete di 16 distributori internazionali (un network in buona parte ancora da completare; oltre alla genovese Navalimpianti, attualmente risultano FSH in Germania, Jan de Wacker NV in Belgio, ODM in Algeria e Akan-Sel in Turchia) cui affidare la missione, non certo agevole, di piazzare tutte quelle macchine sul mercato internazionale. La base di partenza sono le trattative già intavolate con altri quattro operatori, oltre a APMT, a ciascuno dei quali è stata affidata una macchina ATT in prova: DCT Gdansk in Polonia (cui si confida di poter vendere 50 ATT), PTP Port Tanjung Pelapas, il terminal della APM in Malesia (100 ATT), DP World a Dubai negli Emirati Arabi Uniti (200 ATT). Il quarto mezzo, inizialmente destinato all'Italia, dovrebbe adesso andare in Brasile, dove si conta di venderne 20 pezzi. Il coordinamento delle vendite è affidato all'ufficio di Singapore, dove opera la ex Gaussin Asia – da gennaio 2012 ribattezzata Dock It Port Equipment – sotto l'esperta guida di Elvio Simonetti.

L'eccesso di offerta spaventa i porti

Genova - Così com'è successo sul versante navale del trasporto marittimo, l'eccesso di offerta rischia di portare allo squilibrio anche il mercato portuale. L'avvertimento è arrivato dall'analista olandese Adstrat, che ha fatto suonare un campanello d'allarme sull'eccesso di offerta previsto in Nord Europa nel medio-termine a causa dei nuovi, enormi, complessi infrastrutturali che stanno sorgendo. Secondo i dati Adstrat i cinque maggiori hub portuali del Northern Range (Amburgo, Anversa, Rotterdam, Brema e Zeebrugge) offriranno una capacità di movimentazione terminalistica totale per i container pari a 38,4 milioni di TEUs a fine 2012 (con l'ingresso in attività anche del nuovo porto di Wilhelmshaven) che salirà a 46 milioni di TEUs nel 2016. Questo, però, a fronte di un tasso di utilizzazione di questi terminal container che scenderà dall'attuale 70% a circa il 66% nel 2015. Il tutto mentre non esiste ancora un terminal in grado (per pescaggi e gru) di accogliere a pieno carico le prime navi portacontainer da 18.000 TEUs, che entreranno sul mercato dalla prossima estate. Nereo Marcucci, nelle vesti di vicepresidente di Confetra (oltre che di manager di Contship Italia), ha sottolineato questo rischio in occasione della presentazione a Genova dello studio sull'economia marittima elaborato da SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), ponendo l'accento sul rischio che si accenda una guerra sui prezzi. "Nonostante in Italia la spending review abbia stroncato sul nascere alcuni maxi progetti di investimento in nuovi complessi portuali – ha fatto notare Marcucci – vedo che in giro continuano a spuntare progetti faraonici di discutibile utilità". Uno degli ultimi in ordine cronologico è quello di Porto Torres, dov'è prevista la realizzazione di un nuovo hub di transhipment portuale. Il vicepresidente di Confetra ha poi aggiunto: "In Italia le priorità infrastrutturali sono due: permettere alle merci di entrare nei porti (dragando i fondali per accogliere le nuove grandi navi) e permetter loro di uscire dai porti (investendo sulla ferrovia)". Commentando i contenuti dello studio SRM intitolato "Trasporto marittimo e Sviluppo economico. Scenari Internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita", Gian Enzo Duci, presidente di Assagenti, ha sottolineato il fatto che "questo libro offre un chiaro indirizzo geo-politico sulle aree d'eccellenza su cui deve puntare l'Italia: il Nord Tirreno e il Nord Adriatico. La riforma della legge 84/94 sull'ordinamento portuale pare invece non stia riuscendo in questo compito". In un convegno dedicato alla portualità organizzato dall'Unione Industriali di Napoli è emerso che se tutti i progetti terminalistici in cantiere nei porti di Genova, Trieste, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Salerno e Gioia Tauro venissero realizzati, tra quindici anni l'Italia avrebbe una capacità di movimentazione container pari a 37 milioni di TEUs. Sul fatto che i porti italiani abbiano bisogno di una riforma dell'ordinamento più incisiva rispetto a quella attualmente in discussione alle Camere concorda anche Luigi Merlo, presidente di Assoport, che ha precisato: "Quell'1% di gettito IVA che potrà essere trattenuto dalle Autorità Portuali in realtà è uno 0,4% a causa del tetto massimo di 70 milioni di euro e la ripartizione di questi fondi è ancora tutta da chiarire". A un porto come Genova, alla fine, rimarrebbero grosso modo circa 15 milioni di euro. Il numero uno di Assoport ha poi evidenziato come gli unici partner finanziari con cui le Autorità Portuali possono oggi collaborare per investimenti di ampio respiro sono la Banca Europea per gli Investimenti e la Cassa Depositi e Prestiti, mentre a livello comunitario si attende che ingenti fondi (oltre 21 miliardi di euro) siano sbloccati dal programma Connecting Europe Facility. Il 2012 per i traffici container verrà invece ricordato come l'anno in cui le compagnie hanno razionalizzato le toccate delle loro navi a favore di pochi scali considerati prioritari. I dati elaborati dall'area economica di Contship Italia e aggiornati a fine settembre, confermano che prosegue il trend di crescita di alcuni scali di destinazione finale come Trieste (276.000 TEUs, +10,4%), Genova (1,39 milioni di TEUS, +13,4%) e Napoli (373.000 TEUs, +8,7%) a discapito dei rispettivi porti limitrofi. Nel mercato italiano del transhipment (trasbordo di container da nave a nave) crolla Taranto (181.000 TEUs, -61,3%), mentre Cagliari (424.000 TEUs, +2,9%) e Gioia Tauro (1,81 milioni di TEUs, +9,4%) sono in ripresa. Alessandro Panaro, responsabile Infrastrutture e coordinatore del team di ricerca SRM, guardando al contesto portuale italiano ha messo in guardia dal "rischio di finire schiacciati tra i nuovi scali emergenti del Nord Africa (Port Said, Tanger Med e altri) e i grandi complessi del Nord Europa. Al tempo stesso, però, se la cosiddetta primavera araba si risolverà con un nuovo indirizzo politico filo-europeo, potranno aprirsi scenari di sviluppo molto interessanti fra le due sponde del mediterraneo". Nel 2011 i Paesi dell'Area Med hanno costituito il 17% dell'interscambio marittimo totale dell'Italia e la metà di questi traffici, il 51%, si è concentrata soprattutto verso la regione del Maghreb. Negli ultimi anni, però, è cresciuto notevolmente il peso dell'interscambio verso i Paesi dell'Eastern Med (+19,4% tra il 2008 ed il 2011) con l'escalation in particolare della Turchia (+24,3% tra il 2008 ed il 2011) diventata il terzo partner dell'Italia più importante per i traffici marittimi alle spalle di Cina e Stati Uniti.

Adriafruit in liquidazione

È arrivato il capolinea per Adriafruit, società genovese che operava nell'importazione di frutta principalmente dal Sud America, e che alcuni anni fa era stata anche coinvolta nella cosiddetta 'banana connection' (S2S n.35/2009). Dopo essere stata ammessa al concordato preventivo lo scorso aprile, senza però riuscire a individuare un modo per proseguire l'attività, con l'approvazione del collegio dei creditori è iniziata nei giorni scorsi la fase di liquidazione: l'azienda ha messo a disposizione tutti i suoi beni in blocco, che il commissario giudiziale procederà ora a vendere per rifondere il debito fin qui accumulato (tra di essi non figurano magazzini, poiché la società operava movimentando merce già venduta, che quindi una volta sbarcata nel porto di Genova veniva immediatamente caricata sui camion del compratore). In difficoltà già da tempo a causa della crisi, Adriafruit ha subito il 'colpo di grazia' lo scorso agosto, per una concomitanza di fattori che hanno reso impossibile proseguire l'attività e quindi imposto la scelta della liquidazione. Il trader genovese si era infatti trovato a dover operare con contratti d'acquisto della merce e contratti di noleggio delle navi bananiere – impiegate per trasportare in Italia i prodotti d'oltreoceano – entrambi a prezzi fissi, che sono diventati sempre più onerosi con il progressivo deteriorarsi delle condizioni del mercato, dovuto anche all'afflusso di ingenti quantità di merce provenienti da altre zone geografiche. Il conseguente calo del prezzo di vendita della frutta importata – a fronte di costi (acquisto e trasporto) non rinegoziabili – ha fatto sì che ormai ogni carico movimentato da Adriafruit generasse una perdita per la società, con conseguenze inevitabili.

Un nuovo terminal frutta per Anversa

Il porto di Anversa si arricchirà presto di un nuovo terminal dedicato alla movimentazione di prodotti ortofrutticoli. Il progetto – realizzato dal gruppo terminalistico Euroports in collaborazione con il produttore di frutta Compagnie Fruitière – prevede la costruzione di un nuovo impianto di 13.950 metri quadri nell'area del terminal Antwerp Left Bank, operato dallo stesso gruppo Euroports alla banchina 1207 del porto belga. Il terminal, per la cui costruzione sono stati investiti 8,2 milioni di euro, dovrebbe essere operativo già a partire dal primo trimestre 2013 e verrà gestito dalla nuova joint-venture EuroFruitPort, costituita da Compagnie Fruitière e da Euroports, gruppo che in Italia controlla l'80% di Terminal Rinfuse Italia, società che gestisce i terminal rinfusieri di Genova (in procinto di passare a Italiana Coke, della famiglia Ascheri; S2S n.34/2012), Vado Ligure e Marghera.