

RASSEGNA STAMPA 30 GENNAIO 2012

Fonte:



Merlo:«serve l'alleanza tra fincantieri e mariotti»

Un grande patto della navalmeccanica italiana che tenga insieme Fincantieri e gli imprenditori privati, a partire da quelli genovesi. È la proposta che il presidente del porto di Genova **Luigi Merlo** lancia dalle colonne del *Secolo XIX*, mentre si appresta a lanciare le gare per avviare i lavori di costruzione del sesto bacino di carenaggio, opera da oltre 100 milioni di euro, e i lavori di ribaltamento a mare del cantiere di Sestri, che ne vale 70.

Presidente Merlo, servono queste opere? Serve il sesto bacino nel momento in cui i più importanti imprenditori delle riparazioni navali genovesi, la Gin di Marco Bisagno e Ferdinando Garrè, si apprestano a conquistare un altro grande bacino, il terzo, nel porto di Marsiglia?

«Servono sì. Serve il sesto bacino di fronte alla semplice constatazione che le navi sono sempre più grandi e a Genova servono strutture per accoglierle. Acquistiamo il sesto bacino non per un imprenditore, ma per la città, anche se ci auguriamo ovviamente che quest'opera permetta prima di tutto a chi già è sui nostri moli di rafforzarsi».

Intanto è in sofferenza anche lo stabilimento Fincantieri e le due vicende, inevitabilmente, si intrecciano. Come dimostra il fatto che è ritornata in pista l'opzione di portare il sesto bacino a Sestri.

«Dobbiamo smetterla di ragionare per comparti stagni: l'Italia soffre una crisi complessiva nella cantieristica che potrebbe portare alla perdita di un primato importante di questo Paese. Sarebbe importante che gli operatori italiani si confrontassero senza escludere la creazione di un polo unico della cantieristica. Se la Genova industrie navali (Gin) trova il modo di operare accanto a Stx in Francia mi chiedo se abbia senso che qui non si rivolgano nemmeno la parola con Fincantieri».

Cosa intende per polo unico: alleanze, una società unica, intese su singoli dossier?

«Non spetta a me dirlo, sarebbe un'invasione di campo».

I cantieri Mariotti e Fincantieri sono concorrenti sugli stessi ordini. Come possono collaborare?

«Sono concorrenti anche in campi dove non ci sono antagonisti stranieri. Il che vuol dire che la loro competizione ha come risultato un abbassamento dei prezzi. Non voglio blindare il mercato, sia chiaro, ma tra il farsi la guerra e iniziare a parlarsi c'è una bella differenza».

L'idea che lancia ovviamente ha a che vedere anche con il progetto di portare il sesto bacino a Sestri Ponente, dove si trova Fincantieri e dove dovrebbe andare ad operare, quindi, anche Gin. Ha senso spendere i soldi del ribaltamento a mare e del sesto bacino per concentrare tutte le attività navalmeccaniche a Sestri, con una perdita netta di posti di lavoro?

«Questo scenario non esiste, anche se ad alcuni piacerebbe. L'area di Levante rimarrà adibita a funzioni industriali, anche legate alla nuova darsena nautica. Si può pensare a funzioni industriali meno pesanti, ma rimarrà un'area industriale».

Se si torna a parlare del sesto bacino a Sestri è perché avete rinunciato alla prospettiva di mantenere il business delle costruzioni nello stabilimento Fincantieri, è così?

«Io a questo non rinuncio affatto e penso che a Sestri possano convivere le funzioni di costruzione e di riparazione, anche se certo dovremmo lavorare sulla fattibilità. Dopodiché molto dipende dalla scelta dell'azienda guidata da **Giuseppe Bono**, dalla determinazione nel portare avanti una determinata linea».

Con che tempi si decide?

«Entro il 15 febbraio arrivano le proposte per la privatizzazione dell'aeroporto da cui ricaveremo parte dei soldi per costruire il sesto bacino. Sul ribaltamento a mare entro fine febbraio prepariamo il progetto preliminare. Il 27 febbraio è prevista una nuova riunione a Roma sull'accordo di programma per Sestri: mi aspetto che entro quella data gli operatori e Fincantieri in particolare mi dicano quale sarà il futuro dello stabilimento».

Da questa doppia crisi della cantieristica Genova rischia di uscire con una perdita di posti di lavoro.

«No se non ci si avvia in una discussione infinita e se accettiamo la sfida del cambiamento: sarà così se ci ripieghiamo ognuno sulle sue posizioni. Il pubblico, le istituzioni, stanno facendo un grosso sforzo come risorse economiche impiegate, tentativi di mediazione, progetti. Se a fronte di questo sforzo mi accorgessi che arriva dal mondo delle industrie una risposta tiepida, credo sarebbe mio compito rivolgermi anche all'estero, a nuovi investitori in Asia e nel Medio Oriente».

A cosa si riferisce?

«Nella cantieristica come nel campo delle tecnologie marine dobbiamo capire come e se c'è lo spazio per favorire l'arrivo di realtà anche straniere interessate alla ricerca innovativa».

SAMUELE CAFASSO

Zodiac, niente opzione per nuove grandi navi

La società armatoriale britannica Zodiac Maritime non ha esercitato con i cantieri STX Shipbuilding le opzioni per la costruzione di altre quattro portacontainer da 16.000 teu.

Con il cantiere coreano, Zodiac Maritime ha in ordine sei nuove costruzioni da 16.000 teu per consegna nel primo trimestre del 2014, che saranno noleggiate a Mediterranean Shipping Co. Nel 2010, al momento della firma del contratto, la taglia delle navi era di 13.000 teu. Su richiesta di MSC, il progetto è stato ampliato alla capacità di 16.000 teu.

Un nuovo ponte fra Genova e la Turchia

Genova - **Farà scalo per la prima volta nel porto di Genova**, il prossimo 9 febbraio, il nuovo servizio tra Turchia e West Med lanciato da Turkon Line, seguita in Italia dall'agenzia marittima Delta (gruppo Gastaldi) e Seago Lines, compagnia di proprietà Maersk per quanto riguarda il corto raggio. Il collegamento avrà una frequenza settimanale fissa e scalerà nel capoluogo ligure ogni giovedì, sempre al Terminal San Giorgio.

La rotazione prevede, secondo programma, Evyap, Gemlik, Istanbul, Aliaga, Barcellona, Marsiglia Fos e Genova in westbound e Barcellona, Marsiglia Fos, Genova, Evyap, Gemlik, Istanbul e Aliaga in eastbound. Il servizio vedrà l'impiego iniziale di due navi, la Furth (di Turkon, 1.147 teu) e la Wybelsum (di Seago, 1.306 teu) per una capacità complessiva che verrà affidata per il 65% alla compagnia turca e per il restante 35% al gruppo danese. «Sono ormai quasi quindici anni che rappresentiamo Turkon Line in Italia avendo iniziato nel 1998 - spiega Andrea Mezzano, import manager di Delta - ed il raggiungimento di questo nuovo servizio sarà in grado coprire una tratta al momento scoperta».

«**La Turchia è in forte crescita ed i dati che abbiamo a disposizione** sul traffico sia in uscita che in entrata fanno sicuramente ben sperare per il futuro, considerando il fatto che nel solo 2011, rispetto all'anno precedente, c'è stato un incremento sulla movimentazione delle merci di circa il 18%. Stiamo parlando di un Paese in forte crescita che sta vivendo un momento di grande sviluppo e sul quale in molti hanno già da diverso tempo puntato la loro attenzione». Il traffico stimato in uscita da Genova verso i porti della Turchia è di circa 30mila teu all'anno, un'iniziativa che ha come obiettivo quello di offrire un servizio migliore ma soprattutto a costi più bassi rispetto a prima».

Le due navi viaggeranno ad una velocità di 18 nodi e questo permetterà alle merci imbarcate nel porto di Genova di arrivare a Evyap in quattro giorni, a Gemlik in cinque e nello scalo spagnolo di Aliaga in una settimana. Il servizio rappresenta concretamente un importante connubio che si crea tra il gruppo danese e la Turkon Line e testimonia ancora una volta l'interesse che un colosso mondiale come Maersk ha nel mercato asiatico del Mediterraneo. «Questo rapporto di collaborazione - sottolinea di nuovo Andrea Mezzano - tra uno dei più grandi gruppi armatoriali al mondo e una realtà nazionale turca, produce un doppio beneficio per entrambe le parti che fin da subito hanno appoggiato con decisione ed ottimismo questo nuovo progetto».

Il servizio si chiamerà West Med-Turkey Line, a Genova verranno caricati circa 200 teu a settimana, 120 a Marsiglia e 100 a Barcellona. Il vantaggio di toccare il Terminal San Giorgio tutti i giovedì di ogni mese, sta nel fatto che le merci in arrivo nel porto di Genova potranno essere sdoganate entro il fine settimana con tempi molto più ridotti rispetto a prima. Per quanto riguarda invece le esportazioni, per raggiungere lo scalo ligure, ci vorranno sei giorni da Aliaga, sette da Istanbul, otto da Gemlik e nove da Evyap.

Il servizio che viene definito di "First Class" avrà tra le sue caratteristiche più importanti quella di avere un tempo di percorrenza molto competitivo tanto che grazie all'integrazione di questa nuova tratta, nella rete di Turkon, nel porto di Gemlik, i container potranno incontrare la linea Med Levant, che fa scalo a Mersin, Latakia, Beirut, Ashdod, Haifa e Alessandria.

Carrara, “strage” di imprese nel 2011

Carrara - **Ecatombe di imprese a Carrara** e c'è anche chi è stato costretto a licenziare il figlio per far fronte alla crisi. Tante storie, tanta disperazione tra i 350 e più imprenditori che stamani hanno partecipato a Carrara, alla Camera di commercio, alla protesta delle aziende apuane organizzata da Cna, Confartigianato, Confcommercio, Legacoop, Confavi e Coldiretti. In un cestino davanti al tavolo dei relatori, c'erano simbolicamente le chiavi di mille e più aziende che nel 2011 sono state costrette a chiudere nella provincia di Massa Carrara.

E non si è salvato nessuno: installatori, idraulici, edili, balneari, estetisti, professionisti, operatori turistici, carrozzieri, autotrasportatori, agricoltori, barbieri, orafi, tassisti. Le «chiavi» sono state poi consegnate al prefetto Giuseppe Merendino da una delegazione composta dai presidenti delle varie associazioni e cooperative che ha raggiunto Palazzo Ducale dopo la manifestazione. Fuori della camera di commercio era parcheggiati camion, furgoni, ruspe e trattori.

Sul tavolo degli «imputati» che secondo le associazioni di categoria avrebbero sancito il *de profundis* la politica, la stretta creditizia, eccessiva pressione fiscale, burocrazia, lavoro irregolare, incapacità degli amministratori locali. Sintomatica la storia raccontata da Guido Nicoli, idraulico di Carrara che ha detto di aver licenziato il figlio apprendista che aveva assunto per insegnargli il mestiere perché non riusciva a pagare le tasse.

LE MEGA-NAVI? Più LENTE DEI VELIERI

Genova - Negli ultimi anni la velocità media dei trasporti marittimi è scesa notevolmente: questo è il fenomeno dello *slow steaming*. Inaugurata nel 2008 dalla Maersk, la tecnica di navigazione fu venduta - sotto il profilo del marketing - come una nuova forma di rispetto dell'ambiente. Man mano che la crisi dei noli si faceva più soffocante, e a fronte del fatto che poco per volta tutte le società di navigazione adottavano lo *slow steaming*, è emerso con chiarezza che questa tecnica era l'arma più efficace contro l'aumento del prezzo del bunker: nel 2011 la spesa media è stata di 700 dollari a tonnellata, per un consumo medio giornaliero di 100 tonnellate.

In questi giorni, diverse compagnie, a partire proprio dalla Maersk, ma anche altri "big" del mercato come i francesi di Cma Cgm, hanno reso noto che daranno un ulteriore giro di vite alla velocità di crociera delle navi, passata nell'arco di quattro anni da 20 nodi a 17. L'obiettivo è quello di scendere di ancora un nodo o poco più. In questo modo, i tempi di navigazione tornerebbero quasi ad essere gli stessi di dell'Ottocento, quando prima dell'avvento del vapore le rotte oceaniche erano dominate dai clipper, agili unità a tre alberi o più: il più famoso è il "Cutty Sark".

La tendenza a rallentare le navi, tuttavia, non potrà durare all'infinito, come spiegano dal Lloyd's Register di Londra. Le rotte oceaniche infatti sono organizzate in loop, rotazioni, percorse da più navi. Se si rallenta la velocità di crociera, ma si vogliono mantenere più o meno gli stessi tempi di percorrenza della merce trasportata, è necessario aggiungere una nave in più. Il costo operativo viene ammortizzato grazie ai benefici dello *slow steaming*. Il problema, secondo la società di consulenza francese Alphaliner, è che ormai le compagnie hanno già rosicchiato tutti i margini prodotti dal rallentamento delle navi, e un ulteriore abbassamento della velocità di crociera non darebbe gli stessi risultati economici ottenuti nel 2010, quando questa tecnica contribuì in maniera fondamentale a recuperare 17 dei 19 miliardi persi dall'intero settore l'anno prima. Per il Lloyd's Register c'è di più: come già anticipato in un'inchiesta del *Secolo XIX* del febbraio di due anni fa, è dimostrato che *slow steaming* ha effetti negativi sull'operatività delle navi: le unità che oggi navigano sui mari di tutto il mondo infatti furono pensate, costruite e progettate per viaggiare a una velocità di crociera più alta rispetto a quella di oggi. Questo significa che i motori di queste navi sono sotto stress, hanno bisogno di una manutenzione maggiore per evitare che i propulsori perdano potenza e soprattutto efficienza, con un maggiore consumo di combustibile e olio lubrificante. Inoltre, gli esperti del Lloyd's Register notano che i motori sotto-utilizzati si sporcano e si danneggiano prima: danni si sono prodotti sia ai turbocompressori, sia alle eliche.

Gli ammonimenti dell'istituto londinese peraltro non sembrano impensierire più di tanto le compagnie marittime, che come sottolinea il direttore per l'Asia e l'Europa di Cma Cgm, Nicolas Santini, continuano a pensare i nuovi ordini per far viaggiare le loro navi a passo di lumaca: mentre un tempo l'ordine in blocco presso i cantieri era solitamente di 8 navi (quante tradizionalmente ne servono per garantire un loop tra Asia ed Europa) oggi il numero medio degli ordini è salito a 9, come dimostra il contratto per unità da 13 mila teu dall'emiratina Uasc. Da Maersk sono ancora più *tranchant*: «Siamo pronti a scendere fino a 12 nodi». Forse per questo il mega-ordine del piano Tripla A è costituito da blocchi di 10 navi ciascuno.

Fit-Cisl contro il "ripensamento" difende la piattaforma Maersk

«L'anno scorso c'è stato un accordo fa tutte le segreterie provinciali di Cgil, Cisl e Uil e di categoria sulla piattaforma di Vado ligure, e non se ne parla da un giorno, è incomprensibile proporre ora un ripensamento» attacca Ettore Torzetti, segretario della Fit-Cisl ligure prendendo le distanze dalle dichiarazioni di Enrico Ascheri, responsabile porto per la segreteria della Fil-

«Servono terminal competitivi»

«Nessuno pensi a fare dumping»

Cgil di Genova, perplesso sulla realizzazione della piattaforma Maersk. «Toglierà traffico a Ge-

nova» aveva detto, invocando una "regia" nazionale e regionale per evitare una sovracapacità che rischia di innescare una «guerra per strapparsi i traffici fra i porti» e una «guerra delle tariffe» che colpirebbe pure i lavoratori. Inoltre, aggiunge Ascheri: «Il terminal non ha la totale copertura finanziaria per cui si rischia di iniziarlo e non completarlo».

Torzetti non è d'accordo. «Bisognerebbe piuttosto preoccuparsi delle tariffe, non di Vado ligure - dice -. Dobbiamo creare

le condizioni affinché i terminal siano competitivi ed efficienti. Quando è nato Vte il porto di Genova non si è opposto dicendo che avrebbe portato via lavoro al bacino di Sampierdarena: non è che la competizione aumenterà perché c'è la nuova piattaforma. Per Savona è un investimento importantissimo, quello che mi interessa è che lì, come altrove,



Ettore Torzetti

nessuno pensi di fare dumping sulle tariffe e sulla sicurezza, sulle spalle dei lavoratori».

[m.z.]

Autotrasporto, non è finita In arrivo un nuovo fermo

Appena concluso il fermo che la settimana scorsa ha messo in difficoltà gli approvvigionamenti per i supermercati, che rischiavano di trovarsi con gli scaffali vuoti e le aziende in attesa delle materie prime, si profila già all'orizzonte un nuovo stop dell'autotrasporto, proclamato sempre da Trasportounito.

Si ricomincia lunedì prossimo con il fermo delle sole bisarche, i tir che trasportano le automobili. Ma è già in programma un ulteriore fermo nazionale dell'autotrasporto, senza distinzioni di tipologie di merce, a

marzo: di nuovo un lungo stop di cinque giorni di fila che sarà proclamato ufficialmente nei prossimi giorni. Per Trasportounito, quindi, la ripresa del lavoro di venerdì scorso è stata solamente una tregua. Una breve tregua per riprendere nuovamente la battaglia al più presto. «Al fermo non esistono alternative se non quelle di un intervento reale nel comparto che renda efficaci quelle norme di legge che sono rimaste fino ad ora lettera morta - ribadisce Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito -. Siamo anche disposti ad un baratto: lo Stato si ten-

ga le risorse economiche destinate al settore, ma ci dia le regole con le quali possiamo lavorare nella più totale sicurezza e non essere strangolati dalla committenza».

Non sono bastate le rassicurazioni del ministro dello Sviluppo Economico Corrado Passera che ha assicurato «a brevissimo» la firma del decreto di ripartizione dei fondi per l'autotrasporto, pari a 400 milioni di euro e la proroga degli incentivi per l'utilizzo delle "autostrade

del mare", l'Ecobonus per un importo pari a 30 milioni di euro.

Trasportounito chiede un confronto diretto con il ministero per discutere le

misure dirette a segnare una svolta per un settore fortemente colpito dalla crisi. Le altre associazioni che raggruppano le aziende di autotrasporto italiane, proseguono invece sulla strada di dialogo con il go-

verno e con la committenza per chiedere anche legalità e rispetto delle regole.

Longo:
«Vogliamo
regole»

Le altre sigle
scelgono
il dialogo

Previsioni positive per SIOT che investe nell'ammodernamento delle banchine

Le movimentazioni petrolifere di SIOT – la società italiana che gestisce, in collaborazione con le due omologhe entità rispettivamente austriaca e tedesca, l'Oleodotto Transalpino (TAL) – nel 2011 hanno raggiunto quota 34,5 milioni di tonnellate di greggio, corrispondenti a 410 navi approdate al Terminale Marino del porto di Trieste, struttura collegata con il Parco Serbatoi del Deposito Costiero di San Dorligo della Valle (mediante quattro linee di trasferimento del greggio) che TAL gestisce in concessione. Un dato positivo, a cui si aggiungono buone previsioni anche per il prossimo anno: “Nel 2012 – spiega infatti Ulrike Andress, Presidente di SIOT – ci aspettiamo di movimentare 35 milioni di tonnellate di petrolio”.

L'Oleodotto Transalpino, struttura inaugurata nel 1967 per trasportare il petrolio greggio dal Porto di Trieste alle raffinerie del Centro Europa, si snoda dallo scalo giuliano fino ad Ingolstadt, in Germania (attraversando le Alpi ed il territorio austriaco), da dove si biforca raggiungendo Karlsruhe e Neustadt, ed è gestito congiuntamente da Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino S.p.A., Transalpine Ölleitung in Österreich Ges.m.b.H e Deutsche Transalpine Olleitung GmbH, che hanno tutte i medesimi azionisti: OMV, SHELL, Ruhr Oel, ENI, Petroplus, BP, ExxonMobil, Conocophilips e TOTAL. L'unico *shareholder* italiano è il gruppo ENI, che utilizza l'oleodotto “per raggiungere i suoi stabilimenti che poi forniscono prodotti petroliferi in Germania, provvedendo al fabbisogno energetico della Baviera (100%) e di Baden Württemberg (50%), ma anche dell'Austria (90%) e della Repubblica Ceca (25%)”, spiega ancora la manager austriaca. Il gruppo TAL ha sicuramente una netta connotazione internazionale, anche se la componente tricolore pesa non poco: “Le tre società nazionali impiegano complessivamente 750 addetti e hanno un fatturato aggregato che nel 2010 ha raggiunto i 100 milioni di euro, di cui però 52,7 sono direttamente riconducibili a SIOT”. E importante è anche il ‘peso’ di SIOT per il porto di Trieste, dove le movimentazioni del terminal petrolifero rappresentano il 75% dei traffici complessivi. Il terminal Marino, con due pontili a doppio ormeggio lunghi rispettivamente 476 e 490 metri, è infatti il principale scalo petrolifero italiano ed il secondo del Mediterraneo, dopo Marsiglia. Buoni numeri per il passato ed impegni precisi riguardo al futuro: “Il nostro gruppo ritiene particolarmente importanti gli standard tecnologici degli impianti, per garantire la massima sicurezza delle operazioni. Negli ultimi anni – sottolinea Andres – ci siamo concentrati sull'implementazione di progetti volti al perfezionamento del sistema antinquinamento, per incrementare ulteriormente la salvaguardia dell'ambiente marino, mentre da qui al 2016 è stato approntato un piano di investimenti di circa 105 milioni di euro destinati ad interventi di ammodernamento degli impianti, di cui 80 verranno spesi per il tratto italiano direttamente gestito da SIOT”. In particolare, nel 2012, gli sforzi economici saranno concentrati su quattro filoni: un progetto di rinnovo del Main Manifold con la costruzione di un bacino di contenimento impermeabile per tutte le valvole del collettore principale del Parco Serbatoi di San Dorligo della Valle, un ulteriore miglioramento delle installazioni portuali con il rinnovo delle attrezzature di ormeggio che verranno adeguate alle necessità delle nuove tipologie di petroliere, il potenziamento dell'efficienza energetica delle operazioni ed infine la realizzazione di una serie di sbarramenti fluviali lungo il tracciato dell'oleodotto”, conclude la Presidente di SIOT.

Cagliari punta sulle crociere

Fin dal suo esordio (*S2S n.43/2011*) il neo presidente dell'Autorità Portuale di Cagliari aveva chiaramente affermato di voler sviluppare il più possibile l'appeal di Cagliari per il traffico crocieristico. Ecco quindi il progetto di realizzare un nuovo terminal crociere al Molo Rinascita, dove, in quanto a fondali, potrebbero approdare anche le unità di maggiori dimensioni, e riservare a quelle più piccole la struttura realizzata da poco al Molo Ichnusa, mai decollata a causa, fra l'altro, degli scarsi pescaggi (*S2S n.42/2010*). Problema che secondo Massidda non sarebbe risolto neppure con i dragaggi recentemente autorizzati (*S2S n.16/2011*). L'idea sarebbe nata – come reso noto da un'agenzia di stampa uscita pochi giorni prima di Natale – su sollecitazione, attraverso lettera di intenti, di tre società fra le più importanti del turismo crocieristico in Italia. Fra esse due compagnie, individuate successivamente in RCCL e MSC Crociere. E considerato che proprio nei giorni scorsi Massidda, secondo quanto riferito dalla stampa sarda (l'Autorità Portuale non ha fornito chiarimenti al riguardo), si sarebbe recato a Venezia, dopo aver raggiunto un accordo anche con la società di gestione dell'aeroporto cagliaritano, Sogaer, proprio per discutere di tale progetto, l'identikit del terzo operatore coinvolto appare evidente, nonché confortante per le prospettive crocieristiche cagliaritane considerata la sua esperienza e i suoi rapporti con le suddette compagnie. Si tratterebbe infatti – l'ufficialità non è ancora stata data – dell'agenzia marittima veneziana Bassani, che oltre che nella Serenissima è attiva in molti altri porti italiani di primaria importanza, avendo costruito, insieme a VTP (Venezia Terminal Passeggeri), un network che comprende anche Ravenna (dove le due società gestiscono il Ravenna Terminal Passeggeri proprio con RCCL, l'Aeroporto di Bologna e la locale Camera di Commercio) e Catania (nella compagnia, di più recente costituzione, di Catania Cruise Terminal c'è anche MSC Crociere, oltre a RCCL). I dettagli dell'operazione restano tuttavia ancora da definire, anche perché l'assegnazione del Molo Rinascita richiederà presumibilmente una gara. Senza considerare che a Cagliari potrebbero essere interessati anche altri operatori, a partire da Costa Crociere, che negli ultimi tempi ha dimostrato una certa considerazione per lo scalo sardo.

Aponte Jr si pronuncia su CMA CGM e Maersk

Storicamente poco prони al rilasciare interviste ufficiali, gli Aponte non vengono comunque meno alla loro tradizionale educazione rispondendo, in estrema sintesi, alla richiesta di un commento sugli argomenti più *hot* delle ultime settimane. E tocca a Diego Aponte il compito di chiosare le novità che hanno infiammato il settore container a cavallo tra fine 2011 ed inizio 2012. “L’alleanza con CMA CGM, pur non rappresentando niente di nuovo o originale per il settore, già avvezzo a ‘vessel swaps’ di questo tipo, ha il merito di consentire alle due compagnie una maggiore copertura e di aumentare la frequenza delle partenze, di fatto a questo punto giornaliera, in particolare sulle tratte da e verso l’Asia. Nello stesso tempo questa partnership ha consentito di non produrre per il mercato una ulteriore *overcapacity* che avrebbe generato ovvii problemi.” Più secco il giudizio sul significato dell’ingresso nel capitale azionario di MCT Medcenter Container Terminal: “Gioia Tauro è uno scalo strategico della massima importanza per noi, dato che da lì passa il 35% della merci che transitano attraverso il Mediterraneo. L’ingresso della società olandese Terminal Investment Limited nella gestione dell’MCT consentirà di certo alla MSC, grazie agli accordi di esclusività che abbiamo con loro, condizioni particolarmente vantaggiose.”

La Spezia resta fuori dal nuovo AE11 di Maersk

Dopo pochi mesi dall’inserimento di La Spezia tra le toccate del suo servizio AE11 (*S2S n. 40/2011*), Maersk Line ha deciso di cancellare lo scalo nel porto ligure nell’ambito di una più profonda riorganizzazione del suo network di collegamenti tra Mediterraneo e Far East. L’AE11 perderà, oltre a La Spezia, anche Jeddah (Arabia Saudita) e a partire da metà febbraio la sua rotazione sarà la seguente: Qingdao, Busan, Ningbo, Shanghai, Ningbo, Hong Kong, Yantian, Tanjung Pelepas, Port Said, Valencia, Barcellona, Genova, Port Said, Salalah e Singapore. La prima partenza in westbound è prevista il 9 febbraio da Qingdao, mentre in eastbound sarà da Valencia il 12 marzo. La nuova rotazione dell’AE20 si arricchisce invece con l’inserimento di toccate a Qingdao, in Cina, e Busan, in Corea del Sud e sarà quindi: Qingdao, Busan, Ningbo, Shanghai, Yantian, Nansha, Tanjung Pelepas, Valencia, Malaga, Algeciras, Tangieri e Singapore. La prima partenza in westbound è schedulata il 19 febbraio da Ningbo, in eastbound il 12 marzo da Valencia. I due nuovi scali saranno però soltanto temporanei, e verranno cancellati già ad aprile. L’ultima nave dell’AE20 a toccare Qingdao e Busan sarà infatti la Maersk Sydney, che arriverà nello scalo cinese il 5 aprile e il in quello sudcoreano il giorno successivo.

“Vado o non Vado?”: attesa a breve la decisione di Aponte

MSC potrebbe presto portare le sue navi portacontainer al Reefer Terminal di Vado Ligure. Il condizionale è d'obbligo perché non c'è ancora nulla di ufficiale ma fonti vicine a entrambe le controparti confermano che una trattativa è in piedi già da diversi giorni. “Nulla di definito per il momento” dice Franco Zuccarino, numero uno di MSC Le Navi rispondendo alla nostra richiesta di informazioni in merito. L'agente generale della compagnia sulle tempistiche dell'operazione ha poi aggiunto: “le decisioni dei nostri armatori quando avvengono sono fulminee; alle volte richiedono anni ma altre volte può essere questione di minuti”. Una decisione definitiva, positiva o negativa che sia, è comunque attesa a giorni perché MSC in questo periodo sta rivoluzionando le toccate in diversi porti italiani e alcuni nuovi servizi stanno partendo. Appena una settimana fa era stata annunciata l'ingresso nel capitale del Medcenter Container Terminal che portava quasi immediatamente in dote due linee settimanali per il Canada e per il Sud America più una terza che collega il Mediterraneo con l'Estremo Oriente. Le contrattazioni con il Reefer Terminal di Vado Ligure potrebbero proprio riguardare alcuni di questi servizi la cui rotazione, dopo la toccata nello scalo calabrese, prevede presumibilmente una o più fermate nel Nord Tirreno. Per il terminal savonese di GF Group sarebbe un'importante boccata d'ossigeno dopo che i traffici nel 2011 sono scesi di un 15% rispetto all'esercizio precedente passando da 196.432 a 166.053 TEUs. MSC sta inoltre rimescolando le carte anche nel porto di Livorno dove, da un paio di settimane, le portacontainer del gruppo impiegate nel servizio che collega lo scalo toscano con il Nord America sono state trasferite dal Terminal Darsena Toscana al Terminal Lorenzini dello stesso porto. Anche in questo caso il terminal direttamente interessato preferisce non commentare anche se le voci di banchina dicono che ci sono trattative avviate per portare in questo stesso terminal (ma lo stesso vale per il TDT) gli altri due servizi di MSC dedicati al West Africa e al Canada.

Effetto naufragio, stop alle commesse Costa

FABIO POZZO

Costa Crociere avrebbe deciso di «sospendere» le commesse di nuove navi, sia quelle con le insegne della compagnia, sia quelle della controllata Aida Cruises.

La flotta della Costa vedrà a breve l'entrata in servizio della Costa Fascinosa, costruita sugli scali Fincantieri di Marghera: la nave, gemella evoluta della «Concordia»

(114.500 tonnellate, 3.800 passeggeri), riceverà il battesimo del mare il 6 maggio, a Savona. La società ha però annullato tutti i festeggiamenti di corollario. Il portafoglio ordini vede poi un contratto già siglato con Fincantieri Marghera per una nuova ammiraglia, evoluzione della «Concordia»,

132.500 tonnellate per 4.900 passeggeri, consegna che era prevista nell'ottobre 2014. Termine che sarebbe appunto destinato ad essere rivisto (in predicato anche l'opzione su una gemella). Un ripensamento che la proprietà, Carnival Corp., avrebbe maturato anche sugli ordini Aida per due navi da

125.000 tonnellate e 3.250 passeggeri siglati con i cantieri giapponesi Mitsubishi Heavy Industries, con consegne in programma nel 2015 e 2016.

La decisione - non ancora formalizzata - non significherebbe annullamento delle commesse, ma provvisorio «congelamento» (un posticipo dei vari?) e appare

del tutto normale e prudente, in previsione di un probabile prossimo rallentamento del settore (cui guardano, naturalmente, anche gli altri armatori) e delle possibili ricadute finanziarie sul gruppo del «caso Concordia».

Un naufragio terribile. Soprattutto sotto il profilo dell'immagine. E ancora tutto da valu-

tare. Fonti interne alla Costa riportano che non vi sarebbe stato alcun crollo di prenotazioni. Un calo, sì, ma ben lontano dalle peggiori ipotesi. Calo che potrebbe anche essere legato più strettamente alla crisi economica anziché al dramma del Giglio. È vero anche, però, che una comparazione con i flussi dello stesso periodo del 2011 potrebbe fuorviare: lo scorso inverno le prenotazioni delle crociere avevano subito una forte battuta d'arresto a causa della «primavera araba».

È possibile che il flusso delle prenotazioni risenta anche dell'esposizione mediatica del «caso Concordia». Un rapporto inversamente proporzionale: più se ne parla - per di più in modo spesso sensazionalistico e distorto - e peggio è per la compagnia (che si chiama fuori da qualsiasi responsabilità nel sinistro). A pesare è anche la presenza della nave ferita, testimone muto della tragedia. I vertici della Costa stanno lavorando insieme ai tecnici della casa madre americana, alla sua rimozio-

ne. Prima si farà, e meglio sarà - a cominciare dalla tutela dell'ambiente - per tutti. Sotto questo profilo, una delle ipotesi di recupero più gettonata dalla società sarebbe quella dei palloni gonfiabili. Quanto alla nave, una volta recuperata passerà alle assicurazioni che coprono la perdita e andrà all'incanto: riparazione o demolizione le soluzioni, Costa ha un'opzione di acquisto.

I vertici della compagnia intanto avrebbero ricevuto di recente un importante rinnovo di fiducia da Carnival. La casa madre è stata loro vicina fin dal primo momento del naufragio: Mickey Arison, il numero uno, ha condiviso telefonate-fiume con il presidente Pierluigi Foschi e ha inviato al Giglio il suo braccio destro, Howard Frank, vicepresidente e capo operativo di Carnival Corp.. «Ce la faremo a superare questo brutto momento», il pensiero del boss. Non potrebbe essere diversamente, se non altro perché Costa, anche sotto il profilo degli utili, in questi anni è stata una gallina dalle uova d'oro per Carnival.

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro sigla un patto di collaborazione con il porto di New York

L'obiettivo è di sostenere le rotte commerciali tra il Mediterraneo e l'East Coast USA via Suez e di intercettare i traffici del Far East

infosMARE - Il presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Giovanni Grimaldi, ha sottoscritto a New York un accordo di cooperazione con il presidente della Port Authority of New York & New Jersey, Richard M. Larrabee, che mira a sostenere le rotte commerciali che, passando da Suez, creano un diretto collegamento tra la costa orientale degli Stati Uniti e il Mediterraneo, con il porto di Gioia Tauro quale hub internazionale di riferimento, e che ha inoltre l'obiettivo di intercettare assieme i traffici del Far East.

«Attualmente - ha osservato Grimaldi - esistono vie di navigazione che collegano i tre principali mercati mondiali: USA, Europa ed Estremo Oriente. Alcune di queste, però, come la rotta transpacificca, non servono né la costa orientale degli Stati Uniti né il Mediterraneo. L'intesa appena sottoscritta punterà, invece, a sostenere l'alternativa via di Suez, quale strategica rotta commerciale tra le due realtà. Grazie a questo accordo di cooperazione avvieremo, in sinergia, una vasta campagna promozionale al fine di incentivare la rotta Suez come alternativa a quella transpacificca. Insieme i due enti svilupperanno campagne di presentazione dei rispettivi porti e produrranno studi commerciali sulle coordinate Oriente-Occidente in merito al maggiore utilizzo della via Suez all'interno delle rotte di navigazione internazionale».

Ricordando che l'authority portuale di New York ha in programma investimenti per circa 360 milioni di dollari per realizzare nuovi progetti volti a migliorare i servizi intermodali dello scalo e i collegamenti via ferrovia, Grimaldi ha sottolineato che questa nuova alleanza che «mette insieme due enti impegnati a sostenere lo sviluppo dell'intermodalità e della logistica per la crescita del proprio scalo portuale e del territorio di riferimento».

«La Port Authority di New York - ha ricordato inoltre Grimaldi - è un ente particolarmente attivo che si occupa, a 360 gradi, della governance dei trasporti. All'interno della sua circoscrizione, infatti, oltre al porto di New York, ricade la metropolita regionale e il World Trade Center».

«Questo accordo con il porto di Gioia Tauro - ha dichiarato Richard M. Larrabee - è un primo passo per favorire sempre più la crescita degli scambi commerciali tra Asia, Mediterraneo e la costa orientale degli Stati Uniti utilizzando la rotta del canale di Suez che, rispetto alla transpacificca, offre maggiori garanzie in termini di efficienza ed affidabilità».

Alla cerimonia di sottoscrizione dell'intesa ha preso parte il console generale dell'Italia a New York, Natalia Quintavalle, che ha evidenziato come «questo accordo di cooperazione sia una grande occasione non solo per rafforzare l'attività commerciale di Gioia Tauro ma, anche, per rinvigorire i legami tra la Calabria e la città di New York in un settore strategico. Dal canto nostro - ha aggiunto - siamo, particolarmente, fieri di questa intesa perché testimonia la leadership italiana nel settore dei servizi portuali. Siamo sicuri che questo è solo il primo passo di un lungo percorso di cooperazione».

All'incontro di New York hanno partecipato anche il segretario generale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Salvatore Silvestri, e Domenico Bagalà, amministratore delegato della Medcenter Container Terminal (MCT), la società che gestisce il container terminal del porto calabro.