

RASSEGNA STAMPA 31 OTTOBRE 2012

Fonte:



Agenzie marittime, il Tar cancella le multe

Genova - «È finita la caccia alle streghe» esulta Gian Enzo Duci. Tra le mani del presidente degli agenti marittimi genovesi c'è il dispositivo della sentenza del Tar di Roma che ha cancellato le maximulte dell'Antitrust ai suoi associati, accusati di pratiche anti-concorrenziali. Insieme ai nomi più importanti dello shipping genovese erano stati multati anche l'associazione stessa, Assagenti, e quella degli spedizionieri, Spediporto, per complessivi quattro milioni. La loro colpa: aver concertato nel periodo 2004-2009 il livello dei diritti fissi, cioè quella parte di tariffa corrisposta dagli spedizionieri agli agenti marittimi per la compilazione dei documenti di trasporto. Le associazioni concordavano quanto bisognava pagare e quindi le tariffe venivano notificate agli agenti marittimi associati. Un cartello nemmeno segreto dal momento che le comunicazioni avvenivano via mail ma, in alcuni casi, anche attraverso la stampa specializzata. Ma questa è anche una storia di fratelli-coltelli dal momento che l'Antitrust si era mossa su denuncia di Maersk Italia, la società italiana che fa capo al colosso danese dei container, mentre Hapag Lloyd, collaborando attivamente con l'Authority, aveva ottenuto uno sconto sulle multe denunciando però l'operato degli altri agenti marittimi, tra cui operatori di primo piano a Genova come Negri, Cosulich, Cerruti, Le Navi di Zuccarino, Scerni e molti altri ancora.

Un operato illegale, aveva decretato a febbraio l'Antitrust, perché è limitazione della concorrenza. Non solo: visto che quanto succede a Genova viene preso a modello dagli altri porti italiani più piccoli, il cartello illegale avrebbe avuto valore nazionale. Nemmeno per sogno, avevano risposto agenti marittimi e spedizionieri, intanto perché i diritti fissi pesano sul prezzo complessivo dei noli meno dello 0,1%, e poi perché il concerto dei prezzi è solo un modo per evitare di discriminare gli spedizionieri più piccoli, che altrimenti avrebbero prezzi molto più alti dei grandi gruppi a causa del loro scarso potere contrattuale.

Avevano ragione i secondi, spiega adesso il Tar, anche se per i dettagli bisognerà aspettare le motivazioni, sulla base delle quali l'Antitrust deciderà se rivolgersi o meno al Consiglio di Stato. «Intanto di avvocati alcuni dei nostri associati, e noi come associazione, abbiamo speso forse anche di più di quanto non avremmo speso pagando le multe» sottolinea Nanni Cerruti (foto), il presidente che ha seguito la vicenda prima di Duci. «Non ho mai avuto dubbio sul fatto che avessimo agito nel massimo della legalità e che non ci potessero essere dubbi sulla nostra correttezza» dichiara oggi, e appare chiaro il riferimento al ricorrente Maersk che, in seguito, era anche uscito dall'associazione che raggruppa gli agenti marittimi genovesi. Ma Cerruti si vuole togliere qualche sassolino dalle scarpe anche rispetto all'Authority, «che si è mossa con scarsa conoscenza dei meccanismi che regolano il settore e nella convinzione di aver messo le mani su una grossa torta che gli avrebbe permesso di ottenere molti soldi dalle sanzioni. Ma non era così, non poteva essere così e bastava conoscere il settore per capirlo».

Decide di non commentare, invece, Maersk Italia, «nel rispetto delle decisioni prese dalla magistratura» spiegano.

La sentenza, oltre ad essere per gli operatori un grave colpo economico, aveva rischiato di far saltare il sistema associativo genovese, «perché è chiaro che per alcuni degli associati veniva meno le motivazioni stesse a mettersi assieme. «A mio avviso l'errore dell'Antitrust - spiega Duci - è stato soprattutto uno: voler trasformare un'intesa orizzontale tra due associazioni in una intesa tra singoli operatori, ma non era così».

Ironia della sorte, nel frattempo il motivo del contendere è stato sorpassato dai tempi: la compilazione dei documenti per cui veniva chiesto agli spedizionieri di pagare una tariffa sta piano scomparendo a favore della digitalizzazione. «Al massimo - spiega Duci - saranno fissate delle tariffe per contribuire all'implementazione dei nuovi software». Partita chiusa, quindi, a meno di un nuovo confronto in Consiglio di Stato. Ma, per questo, bisogna aspettare di conoscere le motivazioni.

Samuele Cafasso

PUNTI DI VISTA

DAL MAFALDA A OGGI, MARITTIMI SEMPRE PEGGIO

FABIO MARANTE

Sono trascorsi oltre ottant'anni - era il 25 ottobre 1927 - quando al largo del Brasile, tra San Salvador di Bahia e Rio de Janeiro, naufragava, trascinando passeggeri ed equipaggio, il piroscafo Principessa Mafalda, nome omaggiato alla dinastia reale dei Savoia. Il Mafalda era una delle tantissime "carrette del mare", come venivano definite le navi logore dalla navigazione, in esercizio ad inizio secolo e di proprietà della compagnia Lloyd italiano.

Costruito ben vent'anni prima nei cantieri di Riva Trigoso - dopo la parentesi bellica - venne adibito alle lunghissime ed interminabili traversate transoceaniche da Genova al Sud America offrendo prima, seconda e terza classe. Un business importante per diversi armatori data la crescente richiesta di emigrazione nel Nuovo Mondo che non permetteva sospensioni dei collegamenti delle

linee per manutenzioni. Nel disastro - dovuto proprio ad un guasto tecnico ossia ad una anomalia all'elica del motore - morirono ben 314 tra passeggeri ed equipaggio su circa 1300 persone a bordo.

Tralasciando la retorica che il governo fascista dedicò alla tragedia, fu la senza dubbio superba attività di tutto l'equipaggio, e delle navi soccorritrici intervenute, a salvare più persone possibile evitando una tragedia ancor più grande. Il Comandante, Simone Gulivalente ed esperto capitano -, per con tantissimi altri compagni di sventura in un mare immerso nella notte ed infestato di squali; egli venne insignito della medaglia d'oro alla memoria assieme al di-

rettore di macchina Scarabicchi ed i marconisti Reschia e Boldracchi.

Il naufragio del Piroscalo Mafalda - ancorché poco noto - rappresenta quindi un tratto di storia contemporanea del nostro paese e della nostra città. Ma non solo. In essa sono raccolti anche fenomeni sociali quali l'emigrazione di massa e la fotografia delle drammatiche condizioni del lavoro a bordo ad inizio secolo. Genova, è noto, è città di mare: di arrivi e partenze ed è stata ed è per molti ancora città protagonista di tanti migranti. Ieri eravamo noi italiani a cercare fortuna altrove mentre oggi la nostra città è scelta come meta da tanti emigranti che qui vivono, lavorano e contribuiscono alla ric-

chezza della città. Anche le condizioni del lavoro dei marittimi meritano una riflessione.

Ancor oggi, come allora, sussistono in vari paesi del mondo condizioni di lavoro di chi si imbarca disumane,

spesso al limite della sopravvivenza: assenza di regole, periodi di imbarco lunghissimi, vitto e alloggio scadenti, licenziamento a voce e nessuna assistenza e previdenza sociale. Il naufragio del piroscafo Mafalda quindi rappresenta una storia quanto mai attuale e ci ricorda che le condizioni di sicurezza a bordo sono garanzia per i passeggeri e per gli equipaggi. Una pagina di storia genovese da non dimenticare ricordata qualche giorno fa a Genova grazie all'impegno ed alla passione dell'Associazione Emilio Alessandrini e Associazione Memoria Condivisa.

L'autore è responsabile del settore marittimo della Filt Cgil Genova

COME NEL 1927

**Per chi si imbarca
restano condizioni
di lavoro disumane
e al limite della
sopravvivenza**

Retroporti, Genova esempio per l'Ue

Genova - Port Integration è un progetto europeo per promuovere l'innovazione nel settore del trasporto intermodale mare-terra. Vi partecipano dieci porti europei, fra cui quelli di Amburgo, Anversa, Valencia e Marsiglia. Per l'Italia invece sono presenti la Camera di commercio di Genova e il Comune di Ancona. E' il segno di una differenza del sistema portuale italiano rispetto a tutto il resto del continente. «Le Autorità portuali italiane non sono abbastanza autonome per aderire», spiega Hans-Ulrich Wolff, manager di Uniconsult, società che fa capo all'Autorità portuale di Amburgo.

Eppure ieri, all'incontro coordinato da Cisco (il centro studi sul settore marittimo della Camera di commercio) per presentare ai partner stranieri la realtà italiana, il porto di Genova è stato protagonista, con i progetti di collegamento verso il retroporto e le linee guida del nuovo piano regolatore portuale, che ha sorpreso i presenti, soprattutto quelli provenienti dall'Europa settentrionale, per la sua ambizione. Molti hanno chiesto come avrebbe fatto l'Italia a finanziarlo, viste le difficoltà economiche che sta attraversando. Mauro Sanguineri, funzionario di Palazzo San Giorgio, ha spiegato che le opere previste sono la condizione minime perché Genova e l'Italia non restino tagliate fuori dalle rotte delle mega-portacontainer. «E' più un problema di scelte nazionali che di risorse», ha detto Sanguineri.

Il workshop era realizzato nell'ambito del progetto comunitario Port Integration. Partendo dal caso Genova si è cercato di capire come gli interporti possano essere strumenti logistico-operativi al servizio dei porti marittimi. «Il caso - sostiene una nota della Camera di commercio - desta notevole interesse ed aspettative presso la direzione comunitaria che programma gli interventi progettuali nell'ambito Interreg, vista l'immagine attribuibile a Genova come grande porto storico, soffocato però nel suo sviluppo dalla morfologia del territorio immediatamente retrostante». L'obiettivo del progetto è raccogliere i casi di best practice, le migliori soluzioni concrete adottate dai diversi paesi per risolvere i loro problemi di collegamento fra porto e retroporto. Alla fine del percorso i risultati verranno presentati alla Commissione europea, che ne terrà conto per definire la propria politica dei trasporti, ad esempio in vista della compilazione del libro bianco o della direttiva sui porti annunciata recentemente. Il caso genovese è stato sintetizzato da Giordano Bruno Guerrini, segretario generale di Cisco, che ha presentato uno studio sul caso Genova. Dal punto di vista infrastrutturale, sono stati presentati l'interporto di Rivalta Scrivia, il terzo valico ferroviario, in via di realizzazione, e il progetto del Burco, recentemente rilanciato con l'inserimento nelle linee guida del Piano regolatore portuale. Dal punto di vista tecnologico e informatico, alla Commissione europea, come best practice genovesi, arriveranno Il Genoa Fast Corridor (progetto europeo Tiger), sperimentato sulla linea Voltri-Rivalta (e in futuro dal terminal San Giorgio), E-port, Uirnet e la piattaforma Mos24

Alberto Ghiara

Genova, container stabili a settembre

Genova - Nel mese di settembre il porto di Genova ha movimentato 3,9 milioni di tonnellate di merci, il 9,8% in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. La contrazione delle merci varie è stata del 2,1% a 2,3 milioni di tonnellate, di cui 1,6 milioni di tonnellate containerizzate (-0,3%). La movimentazione container è rimasta stabile a 154.086 teu (-0,3%), mentre le merci convenzionali hanno registrato una flessione del 5,7% a 713 mila tonnellate. In crescita del 49% a 71 mila tonnellate le rinfuse solide, mentre nelle rinfuse liquide vi è stata una diminuzione del 18,4% a 1,2 milioni di tonnellate per gli oli minerali e del 24,8% a 19 mila tonnellate per oli vegetali e vino.

In controtendenza i prodotti chimici con una crescita del 19,8% a 50 mila tonnellate. In flessione del 4,7% anche i passeggeri, che sono stati 358 mila unità, di cui 265 mila dei traghetti (-11,2%) e 93 mila crocieristi (+20,3%).

«Per troppi anni non si è fatto abbastanza per la logistica»

LIVORNO - "Porti e logistica binomio inscindibile": questo è il titolo del convegno nazionale organizzato da Uiltrasporti svoltosi nella sede "Lem" a Livorno. Al tavolo dei relatori in platea erano presenti gran parte dei protagonisti del settore a livello nazionale. Tra questi il senatore Marco Filippi, l'onorevole Mario Tullo, l'ex sottosegretario Bartolomeo Giachino, il presidente di Assoporti Luigi Merlo, il presidente di Fise Uniport Federico Barbera, il vice presidente di Assologistica Nereo Marcucci, il presidente di Angopi Cesare Guidi, il presidente di Ancip Roberto Rubboli, il direttore generale di Assiterminal Luigi Robba. Assente giustificato il presidente della VIII Commissione del Senato, Luigi Grillo, che ha partecipato ai funerali del senatore Angelo Maria Cicolani, ex capogruppo Pdl della stessa commissione.

Dopo i saluti dei rappresentanti delle istituzioni locali, il presidente della Provincia Giorgio Kutufà e il sindaco Alessandro Cosimi, e del segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno, Massimo Provinciali, l'incontro, moderato da Claudio Sodano, si è aperto con la relazione di Francesca Cantini segretario della Uiltrasporti Livorno.

Fatte alcune considerazioni di carattere generale legate al contesto economico internazionale, alla crisi, alla scarsa competitività del nostro Paese, il segretario ha evidenziato che «per troppi anni non è stato fatto abbastanza per la logistica che potesse valorizzare appieno le potenzialità del Paese, geograficamente avvantaggiato ma arretrato culturalmente, in termini logistici, e disorganizzato».

«Uno degli esempi più lampante è la vendita dei prodotti franco fabbrica, in base alla quale il 70% di tale merce - ha sottolineato la Cantini - è organizzata da operatori internazionali che presidiano da anni il settore in Italia a fronte invece di un solo 30% di operatori italiani che hanno ben compreso il business della logistica».

«Quello che è mancato - ha proseguito - è stata la necessaria visione d'insieme, quella strategia nazionale dalla quale deve poi conseguire la necessaria pianificazione organica delle infrastrutture... Le 51 azioni contemplate nel Piano Nazionale della Logistica vanno in questo senso, e auspichiamo che vengano comunque attuate benché lo scioglimento della Consulta dell'autotrasporto abbia rappresentato un passo indietro».

Dopo l'analisi delle riforme della legge sui porti, di quella sugli interporti, il segretario si è soffermato sulle questioni legate al lavoro in porto, alla fornitura di manodopera ricordando la sottoscrizione del "Patto per il lavoro" di Livorno.

«Un eccesso incontrollato di appalti, tra i quali molti illegittimi, offerti ad imprese autorizzate alle operazioni portuali che non detengono traffico proprio, determina certamente problemi di tenuta sociale e quindi di equilibrio del sistema» ha concluso Francesca Cantini.

Il senatore Filippi ha rimarcato il fatto che le azioni a costo zero «sono le più difficili da fare perché vanno a scardinare situazioni di rendita che non hanno più ragione d'essere».

L'onorevole Mario Tullo ha affermato che quella che si sta esaurendo è stata «una legislatura in perdita per l'economia del mare» mentre l'ex sottosegretario Bartolomeo Giachino ha ribadito un concetto a lui molto caro: «la logistica è una delle carte da giocare per il futuro del nostro Paese. Dobbiamo fare massa critica, dobbiamo abbandonare le divisioni per portare a casa un risultato positivo».

Il presidente di Assoporti, Luigi Merlo, che ha sottolineato come «debba esserci un comportamento più coerente da parte del Governo in materia di finanziamenti, di scelte. Mentre da una parte si individuano i porti core network dall'altra si continua purtroppo a

parlare di Trapani e Manfredonia».

Nereo Marcucci, vice presidente di Assologistica, citando vari studi internazionali, ha detto che nei prossimi anni in Europa «ci sarà un incremento dei traffici ma non si arriverà alla saturazione delle facilities nel settore dei contenitori» e l'Italia rischia di avere una «over capacity quantitativa ed una under capacity qualitativa». Dopo gli interventi di Robba, Barbera e Guidi è stato il segretario nazionale di Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, a chiudere il convegno ricordando le varie tematiche su cui è impegnato il sindacato con particolare riferimento al settore porti e ferrovie.

Comitato portuale di Napoli approva Piano opere 2013

NAPOLI - Nella seduta di ieri, il Comitato portuale ha adottato all'unanimità il Piano annuale delle opere 2013 e il Piano triennale 2013-2015. Il piano annuale, interamente finanziato, prevede opere per 64 milioni di euro. Tra quelle previste, figurano il collegamento stradale e ferroviario interno al porto per il terminal di levante e la costruzione di un depuratore per il trattamento dei rifiuti portuali.

«Nel Piano triennale - ha detto il presidente Lucinao Dassatti - sono stati inseriti anche gli interventi previsti nel Grande Progetto per l'importo di 240 milioni di euro, esercizio finanziario 2014. Allorquando la Regione procederà all'assegnazione dei finanziamenti si provvederà a introdurre gli interventi nel piano annuale 2013 e a effettuare la variazione del bilancio di previsione».

In apertura dei lavori il presidente Dassatti ha illustrato le misure incentivanti in materia ambientale e sicurezza del lavoro per le imprese portuali, che saranno poste all'attenzione del successivo Comitato portuale già fissato per il 15 Novembre. «L'Autorità portuale è chiamata a svolgere compiti di regolazione e di promozione del porto, finalizzati al conseguimento della efficienza complessiva del sistema portuale. Efficienza che non si configura solo ammettendo al mercato le imprese più competitive ma anche individuando strategie per rendere concretamente attuabili gli obiettivi di programmazione adottati. Il metodo per l'attuazione dei compiti affidati consiste nell'assumere a riferimento, così come è stato fatto per la programmazione e la competitività, gli indirizzi che la comunità europea delinea per la politica portuale. Al fine di creare le condizioni per una effettiva attuazione delle scelte di programmazione, l'Autorità portuale intende introdurre meccanismi premianti in due settori particolari: la tutela dell'ambiente e la sicurezza sul lavoro».

Cambio della guardia all'Authority di Savona il testimone a Miazza

SAVONA - Cambio della guardia all'Autorità portuale di Savona. Ieri il presidente Rino Canavese ha passato il testimone a Gianluigi Miazza con il suo ultimo Comitato portuale, che ha varato il Piano operativo triennale.

Tra gli interventi più rilevanti, per complessivi 180 milioni di euro, figurano le opere considerate indispensabili all'operatività della piattaforma multipurpose di Apm Terminal a Vado Ligure, e il prolungamento della diga foranea a protezione delle nuove opere.

«Non mi sento di fare un bilancio dell'attività svolta alla guida dell'Autorità portuale, ma questo bilancio sta nei fatti - ha detto Canavese -. Basti pensare a com'era il porto nel 1996 e a come lo lascio oggi. Sono arrivate le navi da crociera della Costa con un prossimo raddoppio della stazione marittima, quindi l'avvio dei lavori della piattaforma Maersk che rappresenta il vero volano non solo per le attività portuali di Savona, ma anche per la sua economia. Per questo motivo devo ringraziare il governo Monti che in un momento di crisi come questo ha capito l'importanza di quest'opera facendo partire i decreti di finanziamento che ho già mostrato a Miazza».

«Oggi - ha proseguito Canavese - abbiamo una situazione di crisi dei traffici portuali, ma entro il 2013 quando questa crisi finirà avremo gli strumenti per poter ripartire in modo agile, visto che in questi anni non abbiamo mai sospeso gli investimenti ma sono sempre stati calibrati su quanto ci chiedeva il mercato. Questo porto quindi ha delle prospettive di crescita che sono sicuro che per la competenza e per la conoscenza dei problemi sarà in grado di concretizzare il mio successore Miazza, col quale lavoro insieme da almeno un decennio».

Al termine del Comitato anche il futuro presidente designato Miazza ha commentato in questi termini l'andamento del porto savonese: «Cercherò di analizzare bene alcuni argomenti che conosco e altri che ancora devo approfondire, ma sono certo che con impegno di tutta l'Autorità portuale riusciremo a portare avanti i diversi capitoli ancora aperti e creare le prospettive per un rilancio complessivo del porto».

Cina leader mondiale nel traffico teu

LONDRA - Nel 2011 il volume totale delle movimentazioni di container ha raggiunto la cifra record di 608 milioni di teu, secondo i dati raccolti da Alphaliner in oltre 750 porti in tutto il mondo. Anche se i volumi totali sono stati colpiti dalla crisi finanziaria mondiale che ha portato il primo anno negativo per il settore nel 2009, i volumi aggregati hanno registrato ancora una crescita media annua del 4,5% dal 2007. Analizzando i risultati suddivisi per nazione, è evidente come nel 2011, la Cina abbia mantenuto la sua posizione leader, raggiungendo una movimentazione di 164 milioni di teu. Se a questi si aggiunge anche il risultato ottenuto da Hong Kong, il volume totale cinese arriva a 188 milioni di teu, eguagliando quasi la somma del traffico dei dieci maggiori Paesi che ammonta a 193 milioni. Inoltre, nel periodo 2008 - 2011, il volume totale della Cina, compreso Hong Kong, è cresciuto ad un tasso medio dell'8% l'anno, il più alto tasso di crescita tra le principali regioni del mondo in questo comparto.

Mentre la maggior parte dei mercati si sono ripresi dalla crisi del 2009, i due più colpiti, del Nord America e dell'Europa, non hanno ancora pienamente recuperato e non sono tornati ai volumi pre-crisi. In particolare, in Nord America i volumi sono diminuiti del 1,2% l'anno nel periodo 2007-2011. Nello stesso periodo, il totale dei volumi europei è cresciuto solo dello 0,7%, guidati dalla Russia che ha registrato una crescita del 7,3%, mentre la maggior parte dei principali Paesi europei hanno ottenuto una crescita bassa o addirittura un risultato negativo.

Nei primi nove mesi di quest'anno il traffico dei container nel porto di Trieste è aumentato del 5,6%

L'Autorità Portuale vuole prendere in gestione le banchine che non vengono utilizzate da almeno 12 mesi

In occasione dell'odierna riunione del Comitato Portuale di Trieste, che ha visto la partecipazione del nuovo comandante della Capitaneria di Porto di Trieste, Goffredo Bon, il presidente dell'Autorità Portuale, Marina Monassi, ha reso noto che nei primi nove mesi del 2012 il traffico dei container è aumentato del 5,6% in termini di contenitori da 20' (teu), attestandosi a 304.023 unità, ed è cresciuto del 7,6% in termini di peso avendo totalizzato 3.661.537 tonnellate rispetto a 3.401.958 tonnellate nel periodo gennaio-settembre dello scorso anno. Inoltre il traffico dei passeggeri è stato di 73.749 unità (32.736 nei primi nove mesi del 2011), di cui 12.464 crocieristi in transito (5.557) e 34.970 crocieristi in imbarco/sbarco (0).

Nel corso della riunione l'Autorità Portuale ha comunicato al Comitato Portuale che, vista la grande richiesta di spazi per la crescita dei traffici, si riserva la possibilità di prendere in gestione le banchine che non vengono utilizzate da almeno 12 mesi, andando, di concerto con la Capitaneria di Porto, a fare le opportune verifiche. L'ente portuale ha anche informato il Comitato sulle azioni che sta portando avanti per la creazione di nuove aree per lo stoccaggio delle merci, con l'obiettivo di decongestionare banchine e scalo, aumentando l'efficienza e l'efficacia dei servizi offerti.

Nei primi nove mesi del 2012 il porto di Koper ha movimentato 13,2 milioni di tonnellate di merci (+5,5%)

Nel solo terzo trimestre la crescita è stata dello 0,3%

Nei primi nove mesi del 2012 il porto di Koper ha movimentato un traffico di 13,2 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del 5,5% rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno. Le merci containerizzate sono ammontate a 4,0 milioni di tonnellate (-0,7%), totalizzate movimentando 429.197 container teu (-2,8%), e le altre merci varie si sono attestate a 1,0 milioni di tonnellate (+0,3%). Il volume di traffico dei veicoli è stato pari a 493mila tonnellate (+6,4%). Nel settore delle rinfuse secche sono state movimentate 5,3 milioni di tonnellate (+9,9%) e in quello delle rinfuse liquide 2,4 milioni di tonnellate (+9,3%).

Nel solo terzo trimestre del 2012 il porto sloveno ha movimentato complessivamente 4,2 milioni di tonnellate, con una crescita dello 0,3% sul periodo luglio-settembre dello scorso anno. I volumi di merci containerizzate e di merci convenzionali sono aumentati rispettivamente dell'1,0% e del 2,4% a 1,3 milioni di tonnellate e 329mila tonnellate, mentre quello di veicoli è diminuito dell'1,7% a 153mila tonnellate. Le rinfuse liquide hanno totalizzato 1,5 milioni di tonnellate (-6,4%) e quelle liquide 919mila tonnellate (+12,3%).

In Messico è stata rilanciata l'ipotesi di privatizzare le autorità portuali

Attualmente le 30 Administraciones Portuarias Integrales gestiscono 60 porti e 17 terminal portuali

In Messico è stata rilanciata l'ipotesi di privatizzare le Administraciones Portuarias Integrales (API), le 30 autorità portuali che gestiscono 60 porti e 17 terminal portuali, di cui 16 sono agenzie federali, sei statali, quattro municipali, tre governate dal Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) ed una sola è privata, cioè la Administración Portuaria Integral Acapulco (API Acapulco), una joint venture tra il gruppo messicano TMM e la SSA México del gruppo americano Carrix.

Tale proposta è stata rilanciata nel corso della diciottesima assemblea annuale dell'associazione messicana degli agenti marittimi (AMANAC), tenutasi nei giorni scorsi a Mérida, nello Yucatán, dall'ex direttore generale dei Porti e della Marina mercantile del ministero delle Comunicazioni e dei Trasporti, Ángel González Rul, che ha sottolineato come tale privatizzazione sia necessaria al fine di promuovere la partecipazione dell'iniziativa privata nella realizzazione e gestione dei servizi portuali e per raggiungere un'autonomia finanziaria e gestionale di questi enti necessaria per pianificare gli investimenti e rafforzare i loro legami con lo sviluppo dei porti e delle regioni che li ospitano. Dello stesso avviso Javier Altamirano, presidente dell'Asociación Nacional del Transporte Privado (ANTP), l'associazione degli utenti del trasporto merci, secondo cui è giunto il momento di trasferire la guida dei porti al settore privato.