



***Autorità Portuale di Taranto***  
***Taranto Port Authority***

**RASSEGNA STAMPA**  
***Press Review***

**26 FEBBRAIO 2013**

## L'Italia alla conquista delle Ultra Large Container Carrier

Battistello (Contship): "Gioia Tauro e Cagliari avvantaggiate nel transhipment grazie alla lunghezza degli accosti"

I porti italiani nella costante rincorsa al gigantismo navale, che porterà presto sul mercato la prima portacontainer di Maersk Line da 18.000 TEUs, possono giocare un ruolo di primissimo piano, tanto più nell'attuale scenario concorrenziale del Mediterraneo.

Il perché lo spiega Cecilia Eckelmann Battistello, presidente di Contship Italia: "Le nuove navi da oltre 13.000 TEUs di capacità sono lunghe 400 metri e richiedono un accosto in banchina di circa 500 metri. Le compagnie di navigazione,

però, portano queste navi in quei terminal dove viene offerta la possibilità di ormeggiare contemporaneamente almeno due navi madri oppure una Ultra Large Container Carrier da 13.000 TEUs più uno o due feeder di portata minore. Ecco perché, porti come Gioia Tauro e Cagliari che dispongono di banchine lineari rispettivamente di 3.500 e 1.500 metri, dal punto di vista infrastrutturale sono avvantaggiati".

Il trasporto marittimo di container sulle rotte mondiali, così com'è avvenuto

anche nel trasporto aereo passeggeri, sta evolvendo sempre più verso un sistema distributivo 'hub and spoke' con grandi navi che toccano pochi porti maggiori, mentre unità più piccole distribuiscono i carichi verso gli scali minori. Come un passeggero non può aspettare giorni per prendere un collegamento locale dopo un volo intercontinentale, così anche i container devono essere trasbordati in fretta da nave a nave. Ecco perché la disponibilità di accosto per almeno due ULCC è ormai essenziale per gli scali di

transhipment ed ecco spiegata la scelta di APM Terminals (Gruppo Maersk) di investire circa 57 milioni di dollari sul porto di Algeciras (dove dispone di accosti per circa 2.000 metri) e non su Tanger Med (dove ha un accosto da 800 metri) per attrezzare il terminal con gru in grado di lavorare le nuovi maxi portacontainer (S2S n.4/2013).

Cosa manca dunque all'Italia per conquistare queste navi? Cecilia Battistello, sottolineando che a Gioia Tauro nel 2012 sono state già lavorate in contemporanea tre unità di MSC da 13.000 TEUs, dice: "I nostri porti devono essere più competitivi altrimenti la compagnia di linea porta le navi dove la toccata costa meno e non si parla solo di tasse d'ancoraggio. Portare una nave a Malta conviene dieci volte di più rispetto

a un porto italiano".

Tra i fattori decisivi spiccano la produttività del terminal ("le problematiche legate all'assenteismo a Gioia Tauro non sono state risolte" ha sottolineato la presidente di Contship), i costi del rimorchio portuale (di cui da tempo si discute se e come liberalizzarlo) e le tasse d'ancoraggio che saranno aumentate del 30% quest'anno e del 15% nel 2014. Secondo i dati diffusi da Confetra, per una portacontainer da 8.000 TEUs, la tassa d'ancoraggio mensile passa da 72 mila a 93 mila euro nel 2013 e a 104 mila euro nel 2014. La tassa annuale, da sottoscrivere con abbonamento, passa da 158 mila a 204 mila euro nel 2013 e a 228 mila euro nel 2014. Per le portacontainer in servizio di transhipment di traffico internazionale, la tassa per ogni singolo scalo passa da 13 mila a 17 mila euro nel 2013 e a 19 mila euro nel 2014. Complessivamente per i porti è stimato un maggior gettito di 60 milioni di euro, ma il rischio è di far scappare le maxi navi già

oggi operative sul mercato, favorendo altri scali di transhipment nel Mediterraneo.

Parlando infine dell'inarrestabile corsa al gigantismo navale che dopo l'Emma Maersk e la Cma Cgm Marco Polo vedrà l'arrivo anche delle navi classe Maersk EEE, Cecilia Battistello esprime un parere personale sul trend futuro dei porti: "A mio parere non ha senso continuare a investire a terra per rincorrere anche le portacontainer da 18.000 TEUs, un progetto di nave scelto finora solo da Maersk (e forse a breve anche da UASC, ndr). Il discorso cambia se invece un cliente, dietro a una richiesta di upgrade delle gru e dell'infrastruttura portuale, è disponibile a legarsi con un rapporto commerciale a medio-lungo termine con il terminalista. In quale caso diventa un'ipotesi interessante".

A tal proposito sorge spontanea la domanda su quanto è stato importante ai fini del ritorno dei traffici l'ingresso di MSC nel capitale azionario di MCT a Gioia Tauro. "È stato determinante – conclude la presidente di Contship – ma il terminal può fare di più per tornare ai livelli di qualche anno fa. La presenza nel capitale del terminal operator di una compagnia di navigazione non sempre è positivo, soprattutto nel caso dei porti gateway, ma per gli hub di transhipment effettivamente ha una funzione diversa".

oggi operative sul mercato, favorendo altri scali di transhipment nel Mediterraneo.

Parlando infine dell'inarrestabile corsa

al gigantismo navale che dopo l'Emma Maersk e la Cma Cgm Marco Polo vedrà l'arrivo anche delle navi classe Maersk EEE, Cecilia Battistello esprime un parere personale sul trend futuro dei porti: "A mio parere non ha senso continuare a investire a terra per rincorrere anche le portacontainer da 18.000 TEUs, un progetto di nave scelto finora solo da Maersk (e forse a breve anche da UASC, ndr). Il discorso cambia se invece un cliente, dietro a una richiesta di upgrade delle gru e dell'infrastruttura portuale, è disponibile a legarsi con un rapporto commerciale a medio-lungo termine con il terminalista. In quale caso diventa un'ipotesi interessante".

A tal proposito sorge spontanea la domanda su quanto è stato importante ai fini del ritorno dei traffici l'ingresso di MSC nel capitale azionario di MCT a Gioia Tauro. "È stato determinante – conclude la presidente di Contship – ma il terminal può fare di più per tornare ai livelli di qualche anno fa. La presenza nel capitale del terminal operator di una compagnia di navigazione non sempre è positivo, soprattutto nel caso dei porti gateway, ma per gli hub di transhipment effettivamente ha una funzione diversa".

## **Iniziativa per promuovere il parziale trasferimento del trasporto dalla gomma alla rotaia**

*È stata concordata dal ministero dell'Ambiente con Trenitalia e Autamarocchi*

~~inforMARE~~ - Il ministero dell'Ambiente ha siglato con la società ferroviaria Trenitalia e con la società di autotrasporto Autamarocchi un protocollo d'intesa con l'obiettivo di promuovere il parziale trasferimento del trasporto delle merci dalla modalità stradale a quella ferroviaria. L'accordo - ha spiegato il dicastero - si inserisce nel quadro di obiettivi strategici per il Paese e per l'ambiente che prevedono di «portare l'incidenza del trasporto merci su rotaia dal 6% attuale al 24%, ridurre l'impatto ambientale provocato dal traffico dei mezzi pesanti sul territorio e, di conseguenza, le emissioni di anidride carbonica, polveri sottili e altre emissioni inquinanti, abbattere gradualmente i costi esterni che gravano sull'ambiente, fino ad un 57% dell'attuale valore, con un risparmio attorno ai tre miliardi di euro l'anno».

«Le due società che hanno sottoscritto l'intesa con il dicastero dell'Ambiente, considerate sotto l'aspetto dei volumi movimentati nell'ambito del mercato italiano e nelle rispettive relazioni estere - ha spiegato ancora il ministero - rappresentano un segmento significativo all'interno dello scenario nazionale, con rilevanti possibilità di incidenza sul meccanismo del trasferimento modale strada/ferrovia del traffico delle merci e delle unità di carico intermodale, armonizzando e favorendo il ciclo integrato. Aderendo all'intesa le società si impegnano a concordare e sviluppare - ognuna per il proprio diretto ambito di competenza - un'attenta e puntuale verifica dei parametri economici e di costo del trasporto stradale e ferroviario delle merci sul territorio nazionale, con particolare riferimento alla promozione di servizi "combinati". L'obiettivo del lavoro comune sarà anche quello di formulare un quadro di proposte ed azioni da sottoporre al governo, nell'ambito dei periodici provvedimenti legislativi ed economici volti a sostenere l'attività del trasporto, finalizzato ad una rimodulazione delle forme di sostegno, per meglio compensare gli oneri dell'autotrasporto sulle percorrenze a corto raggio ed incentivare la riconversione del parco mezzi in linea con gli standard Euro 5/5EEV e, dal 2014, Euro 6».

In particolare, «relativamente alla modalità ferroviaria sulle percorrenze a medio-lungo raggio - ha precisato il ministero - i provvedimenti da studiare saranno quelli utili a favorire l'integrazione operativa tra le due modalità, ottenibile attraverso prodotti "combinati" per il trasporto delle unità intermodali di carico, e ponendo a "segmento comune" i grandi flussi del trasferimento delle merci tra le aree di origine/destinazione, anche tramite un più intenso utilizzo del patrimonio esistente dei terminal intermodali quali nodi logistici di interscambio fra strada e ferrovia. I risultati che si potranno ottenere invertendo parzialmente l'attuale dinamica competitiva strada-rotaia, sono stati valutati da parte del ministero in un abbattimento graduale dei costi esterni che gravano sull'ambiente, fino ad un 57% dell'attuale valore di tali costi, con un risparmio stimabile attorno ai tre miliardi di euro l'anno, obiettivo particolarmente ambizioso, ma che si potrà raggiungere attraverso una collaborazione costruttiva tra l'industria, le società logistiche, il comparto dell'autotrasporto e le imprese ferroviarie», percorso lungo il quale - ha sottolineato il dicastero - il protocollo firmato venerdì scorso a Roma rappresenta «un primo passo in avanti». (A)

## Più rotaia, meno strada e Clini punta su Trieste

23 febbraio 2013

**Al centro dell'iniziativa anche il contenimento delle emissioni – Un percorso sperimentale dell'Alto Adriatico**

**MILANO** – Qual'è lo stato attuale del trasporto merci in Italia? E quali possono essere le strategie ambientali ed economiche per rendere più efficiente e competitiva l'intera catena logistica nazionale "porti-territorio"? Come catturare i grandi flussi del trasporto interno e terra/mare nell'ambito del bacino del Mediterraneo e del Centro-Europa?

Sono questi gli obiettivi di uno studio sviluppato dal ministero dell'Ambiente in collaborazione con l'Autorità portuale di Trieste e la società di logistica Alpe Adria, presentato nel corso della tavola rotonda "Il trasferimento modale sui grandi assi di scorrimento", presso la sede del Corriere della Sera a Milano. Hanno partecipato il ministro dell'Ambiente Corrado Clini, il presidente dell'Autorità portuale di Trieste Marina Monassi, l'amministratore delegato di Alpe Adria S.p.A. Antonio Gurrieri, il direttore divisione Cargo Trenitalia S.p.A. Mario Castaldo e il direttore generale Modahlor Sébastien Lange.

In particolare, lo studio analizza le dinamiche e lo stato attuale del trasporto delle merci in Italia, quale tema primario e strategico per la crescita economica del paese nel contesto dell'Unione Europea e per le relazioni tra settori e regioni del tessuto produttivo nazionale. Il trasporto delle merci nel nostro Paese, infatti, assume un ruolo sempre più rilevante dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>, che hanno effetti sul clima globale. "Non a caso – spiega nella sua introduzione allo studio il ministro dell'Ambiente Corrado Clini – la tematica del contenimento dell'impatto ambientale causato dal trasporto merci rappresenta da tempo uno degli obiettivi primari costantemente all'attenzione degli organi nazionali e comunitari, nell'ambito delle azioni di governo e regolamentazione del territorio e delle attività economiche in generale."

L'obiettivo di questo lavoro di monitoraggio consente di fornire sia una stima dell'ordine di grandezza dei volumi delle merci trasportate in Italia via strada, sia una prima valutazione dell'impatto prodotto sull'ambiente attraverso il raffronto dei costi esterni prodotti dalle due modalità strada/ferrovia.

In particolare, lo scopo dello studio (che prende in considerazione 53 terminali intermodali attualmente presenti sul territorio italiano e ripartiti secondo le macro aree del Nord Ovest, Nord Est, Centro e Sud Italia) è quello di verificare la fattibilità di un percorso, inizialmente sperimentale, teso a invertire l'attuale dinamica competitiva strada-rotaia, che consentirebbe di conseguire un notevole abbattimento dei costi esterni che gravano sull'ambiente, fino al 57% dell'ammontare complessivo prodotto dal trasporto su strada, con un risparmio stimabile attorno ai 3 miliardi di euro l'anno.

Dall'analisi dell'attuale situazione inerente il flusso del trasporto merci, infatti, la ripartizione strada/ferrovia è pari al 94% per la strada ed al 6% per la ferrovia, mentre la somma totale del movimentato alternativo alla strada, cioè ferrovia più cabotaggio più idrovia, nel complesso raggiunge una quota del 13%.

In questo contesto, il volume del trasportato annuo interno, pari a 1.495,78 milioni di tonnellate (dato strutturale riferito al 2008, l'ultimo anno prima della crisi ancora in corso) – che moltiplicato per le percorrenze medie raggiunge un valore di 165,38 miliardi di ton/km – produce costi esterni per complessivi 5,79 miliardi di euro; ma se tale volume viaggiasse via ferrovia, produrrebbe costi esterni per un valore 2,48 miliardi, con un risparmio ambientale pari al 57%.

Da un punto di vista geografico, inoltre, l'area a più alta intensità di traffico auto-trasportato, sia come origine, sia come destinazione risulta il Nord-Est, con 532 milioni di tonnellate in uscita e 527 milioni di tonnellate in entrata, seguita dal Nord-Ovest, quindi dal Centro, dal Sud e dalle Isole. L'area in cui si riscontra il maggior chilometraggio medio è invece il Sud, con 149,7 chilometri medi in entrata e 165 chilometri medi in uscita.

In sintesi, la situazione generale evidenziata dallo studio mette principalmente in risalto l'entità del risparmio che si potrebbe conseguire attuando una ripartizione dei flussi più equa.

Da qui, l'idea del percorso sperimentale strategico proposto dallo studio del ministero: utilizzare in modo più efficiente ed organico il patrimonio delle infrastrutture già esistente, come le ferrovie e i terminali intermodali.

Sfruttando al massimo il patrimonio dei terminali disseminati su tutto il territorio nazionale, infatti, si raggiungerebbe anche l'obiettivo fondamentale di favorire le imprese ferroviarie e gli operatori logistici, che avrebbero così l'occasione di proporre servizi e offerte commerciali adeguate, sostenibili e competitive. In questo modo si instaurerebbe una collaborazione costruttiva tra le aziende e il comparto dell'autotrasporto, che non potrà non condividere questa strategia di reciproco vantaggio.

La tavola rotonda-workshop rientra in un progetto di promozione e valorizzazione del ruolo del porto di Trieste sullo scenario dello shipping nelle relazioni di traffico da e per i mercati del Centro-Est Europa verso il Medio e l'Estremo Oriente, stimolando l'interesse dei potenziali utilizzatori nazionali ed esteri della catena logistica integrata.

In questo scenario, Trieste – il porto più internazionale d'Italia, che movimentata complessivamente 49,2 milioni di tonn./anno – si presenta nella capitale del mondo economico e finanziario ad aprire un confronto con le categorie degli operatori su una delle questioni più sensibili del sistema del trasporto merci nazionale, quale è la ripartizione modale strada/ferrovia, nell'ottica di

rendere più efficiente e competitiva la catena logistica nazionale nel suo complesso e nell'ambito dei grandi flussi del trasporto terra/mare.

## Autostrade del mare

### Italia, la beffa dell'Ecobonus

Genova - Il governo italiano spende ogni anno circa 400 milioni di euro per sostenere l'autotrasporto, il grande malato di una catena logistica tra le più inefficienti d'Europa. Di tutti questi milioni, nemmeno un soldo per incentivare lo spostamento delle merci dalle strade ai traghetti, unico modo per ridurre smog e intasamenti. Mentre ogni anno circa 130 milioni vengono erogati per i pedaggi autostradali. Oltre a 90 per ridurre i costi Inail, 15 per la formazione, altri 20 per le assicurazioni. Numeri che fanno sobbalzare il viceministro Mario Ciaccia quando le associazioni di categoria gli rimproverano scarsa attenzione al settore. I soldi in verità ci sono. Ma non per ridurre l'inquinamento incrementando il trasporto sui traghetti. Un brutto paradosso visto che, nei primi anni Duemila, l'Italia aveva inventato l'Ecobonus, per ammissione della stessa Commissione europea uno dei modi più innovativi e compatibili con le regole del libero mercato per incentivare il cambio intermodale tra strada e mare. In pratica, si tratta di un contributo (fino al 30% del nolo mare) dato all'autotrasportatore che invece di viaggiare in autostrada sceglie di caricare il proprio mezzo su un traghetto

Nella ratio del legislatore, il sistema doveva "abitare" gli utenti a utilizzare i traghetti che, visto i costi del carburante e la necessità per gli autotrasportatori di ridurre il tempo alla guida, sarebbe stato comunque più conveniente. Solo che l'Ecobonus, per responsabilità della stessa Commissione europea, è finito nel cassetto dei ricordi. E non dà cenno di poterne uscire a breve, nemmeno in una versione "europea" allargata, di cui pure si è a lungo parlato. L'ultimo appello è stato lanciato dalla presidente dell'associazione di categoria Cna Fita, Cinzia Franchini: «Ogni sforzo è

necessario - dice - per scongiurare il rischio di un blocco definitivo dei fondi da parte dell'Europa». Fermi in cassaforte ci sono infatti i 30 milioni di euro previsti per il 2010 e per cui gli autotrasportatori hanno già presentato tutte le pezze giustificative. L'Europa però vuole vederci chiaro e c'è il rischio concreto che blocchi l'erogazione degli aiuti. Motivo? Sarebbero "aiuti di Stato" non più giustificabili mentre, per il periodo 2007-2009, i 170 milioni distribuiti agli autotrasportatori non solo erano stati autorizzati, ma anche considerati un "modello positivo" a cui gli altri Paesi europei avrebbero dovuto e potuto ispirarsi. Cosa è cambiato nel frattempo? «È cambiato - spiega Francesco Benevolo, direttore operativo di Ram - che l'accordo per il 2007-2009 prevedeva che gli autotrasportatori, dopo aver usufruito degli aiuti per i tre anni, si impegnassero a mantenere comunque la stessa quantità di traffici sui traghetti anche in futuro». Di mezzo, però, c'è stata la crisi mondiale e in Italia si aspettavano il via libera alla proroga dell'Ecobonus nel 2010 e nel 2011. Per il 2010 erano stati diramati anche tutti i regolamenti e presentate le documentazioni ma l'Antitrust europea non scioglie ancora la riserva. Ram, la società del ministero dei Trasporti che promuove le autostrade del mare, si trova così in mezzo al guado: «Una risposta la aspettiamo a breve» assicura però Benevolo. E in futuro? «In futuro si parla di un Ecobonus su scala europea» che riduca così i rischi di concorrenza sleale tra Stati. Ma sinora non si è visto molto e negli ultimi dieci anni i passi concreti della Commissione per creare un quadro di regole comuni nello shipping non hanno fatto grande strada. Nel frattempo, in attesa del verdetto di Bruxelles sull'Ecobonus italiano, le società dell'autotrasporto - spesso "padroncini con un mezzo unico - che si aspettavano i soldi per il 2010 fanno i conti con bilanci sempre più problematici. «Per molti il peso degli aiuti sul fatturato è determinante» spiega Salvatore Puleri, del consorzio siciliano Lo. Tr. As. La Sicilia è infatti una delle regioni più penalizzate. Difficile, per altro, capire l'impatto dei mancati aiuti nel 2011-2012. Pesa troppo la crisi e poi non ci sono dati raccolti né da Ram né da altri istituti. Secondo uno studio Unicredit, però, negli anni in cui l'Ecobonus è stato attivo un 5% dei trasporti è passato da strada a mare. Un successo, che rischia però di essere rinchiuso nel cassetto.

Samuele Cafasso  
cafasso@ilsecoloxix.it

22/02/2013  
nautica, eventi

## Rapporto sul Turismo Nautico: "Il 2012? Un anno all'insegna del meno"

Meno 26 per cento di contratti di ormeggio annuali. Meno 34 per cento di ormeggi in transito. Meno 56 per cento la spesa dei diportisti sul territorio. Meno 21 per cento il fatturato del settore charter. C'è bisogno di continuare per capire che il 2012 è stato un "Annus Horribilis" per il comparto nautico in Italia? E' proprio un quadro a tinte fosche quello che ci propone la quarta edizione del **Rapporto sul Turismo Nautico** elaborato dall'**Osservatorio Nautico Nazionale** e presentato ieri a Roma presso la Biblioteca del Senato "Giovanni Spadolini". Il Rapporto 2013, pubblicato con il supporto di **Banca Carige**, è stato curato dal professor **Gian Marco Ugolini** dell'Università degli Studi di Genova in collaborazione con l'Ufficio Studi di **UCINA, Assomarinas e Assonat**. Al centro dell'analisi di quest'anno i comportamenti di spesa del diportista e l'indotto complessivo generato dal turismo nautico sui territori, che restituisce non solo un'immagine di chi sia il diportista italiano, ma di come cambiano i modi e i tempi del turismo nautico.

Da un'indagine condotta su oltre 1.100 intervistati è emerso come nel 2012 la spesa complessiva dei diportisti stanziali nei marina (spesa annua per la barca – servizi portuali, carburanti, acquisto di accessori e componenti per la barca, manutenzione e alloggio – e spesa annuale sul territorio – trasporti, ristorazione, shopping, attività di intrattenimento e cultura – di tutti coloro che sono a bordo), coerentemente con la generale riduzione dei consumi dovuta alla crisi economica che ha colpito il Paese, sia scesa del 56% rispetto al 2011, passando da circa 1,1 miliardi di euro a poco più di 484 milioni di euro.

Il Rapporto ha inoltre analizzato l'effetto combinato della crisi e dei provvedimenti relativi al settore emanati nel 2012 sulle entrate per gli Enti Pubblici, mostrando come, nel complesso, le entrate pubbliche si siano più che dimezzate, passando da circa 970 milioni di euro a circa 462 milioni di euro. Dal punto di vista dell'offerta di infrastrutture portuali sul territorio nazionale, lo studio evidenzia nel periodo 2007 - 2012 un incremento di circa il 9,6%, per un totale di 546 unità, di cui 352 porti polifunzionali, 117 punti di ormeggio e 77 porti turistici. A livello di distribuzione territoriale la classifica del numero di infrastrutture portuali vede al primo posto la Sicilia con 89 infrastrutture, seguita dalla Sardegna (80) e dalla Liguria (53).

In merito al numero di posti barca stanziali il Rapporto registra una forte contrazione rispetto al 2011. In particolare, da un'indagine effettuata dall'Osservatorio nell'estate del 2012, è emersa una contrazione complessiva rispetto al 2011 pari a circa 36 mila posti barca (-26%), che dal punto di vista occupazionale impattano su oltre 10mila posti di lavoro tra addetti diretti e dell'indotto. Le perdite maggiori si sono registrate in Alto Tirreno (-11.700 posti barca e -3.802 posti di lavoro), seguito dal Sud (-9.300 posti barca e -3.200 addetti) e dall'Alto Adriatico (-9.900 posti barca e -1.900 posti di lavoro). Una forte contrazione riguarda anche i posti barca riservati al transito, il 34% dei quali è rimasto vuoto sia per la generale riduzione del traffico, anche di provenienza estera, sia per la minore propensione alla navigazione dei diportisti italiani, con l'impatto peggiore in Liguria (-52%) e Toscana (-42%). Il report 2013 mostra inoltre una forte variazione nei comportamenti del diportista legati all'uso della barca. Da un'indagine svolta direttamente sui diportisti nell'estate del 2012 è emerso come oltre la metà del campione abbia ridotto il tempo e il raggio di navigazione fuori dal porto base. Un'ulteriore indagine, relativa al settore del charter, evidenzia una stima del calo del fatturato nel 2012 rispetto al 2011 pari al 20,8%. Il Rapporto contiene anche un capitolo sulle nuove normative favorevoli al comparto, emanate nell'ultimo quadrimestre dell'anno, tra cui spiccano l'istituzione del Registro Telematico delle Unità da Diporto e la proroga delle concessioni demaniali turistico-nautiche.

A Roma è stata inoltre presentata la seconda edizione del **NaQI – Nautical Quality Index**, l'indice che misura la qualità nautica delle 62 province di mare italiane sulla base di 6 indicatori: offerta territoriale di porti e posti barca, qualità dei servizi portuali, presenza di altri turismi del mare e accessibilità stradale, rapporto tra i posti barca disponibili e numero di diportisti che gravitano su quel territorio. Quest'anno sono stati poi stati introdotti la rilevazione della qualità ambientale del mare e del territorio costiero e la capacità di accoglienza e le risorse turistiche presenti nell'intorno dell'area costiera. Al primo posto si è posizionata la provincia di Olbia Tempio (5° nel 2011). Al secondo posto la provincia di Lucca (1° nel 2011), mentre al terzo si colloca la provincia di Genova (2° nel 2011).

## **Nautica: Drudi rieletto presidente Assonautiche Adriatico**

**Governo sia attento a diportismo, barche in fuga verso Croazia**

(ANSA) - ANCONA, 23 FEB - Alberto Drudi e' stato rieletto all'unanimita' alla presidenza di Assonautiche dell'Adriatico, la struttura del sistema camerale che si occupa di portualita', cantieristica, pesca e diportismo. L'assemblea si e' svolta ieri a Ferrara, erano rappresentate tutte le Assonautiche da Trieste a Santa Maria di Leuca. Secondo Drudi "il prossimo governo deve porre grande attenzione alle esigenze del diportismo. Molte barche hanno abbandonato i nostri porti dell'Adriatico, altre si preparano ad andarsene per trasferirsi in Croazia, dove trovano parcheggi e carburante a prezzi piu' abbordabili. Se non si porra' rimedio, si continuera' a perdere una ricchezza, anche turistica, davvero considerevole, con conseguenze negative sul territorio e in particolare sulla cantieristica nautica". Drudi ha anche parlato della regata Appuntamento in Adriatico, giunta alla sua 26/a edizione, che si terra' dalla meta' di giugno alla meta' di luglio, spingendosi fino allo Ionio e a Corfu, in Grecia. Prevista la partecipazione dai 15 ai 30 equipaggi.

## Maersk, un'ottima annata

---

Ancora meglio delle previsioni, la compagnia armatoriale numero uno al mondo Maersk Line chiude il 2012 in crescita. I profitti sono stati pari a 4 miliardi di dollari, in aumento del 19,8% rispetto ai 3,8 miliardi del 2011. Su un risultato di questa portata hanno influito due fattori, il dimezzamento della voce delle imposte, che nel 2012 è scesa a 3,3 miliardi di dollari rispetto ai 6 miliardi del 2011, e un contenzioso fiscale vinto con l'Algeria nel primo semestre che ha portato nelle casse della società un "versamento" di 899 milioni di dollari.

«Siamo soddisfatti del nostro risultato - racconta il CEO Maersk Nils Smedegaard Andersen (**nella foto**) - dopo un inizio difficile, abbiamo continuato la spinta verso i nostri quattro core business con investimenti e risultati migliori nei terminal e in Maersk Oil, garantendo contratti a lungo termine per cinque dei nostri sette impianti di perforazione. La presenza del gruppo nei mercati in crescita è stata ulteriormente ampliata con l'introduzione di navi SAMMAX (quelle che possono navigare nel canale di Saimae) WAFMAX (quelle utilizzate nel mercato del West Africa)». In calo i ricavi, diminuiti del 2% a 59 miliardi di dollari. In calo anche EBITDA (12,5 miliardi di dollari, -14,2%) ed EBIT (8 miliardi di dollari, -21,3%).

Di tutto l'anno appena trascorso, la seconda metà è stato quello più forte, con un quarto trimestre chiuso a 965 milioni di dollari. Guardando all'ultimo trimestre invece i ricavi sono diminuiti dell'1,5% a 14,74 miliardi di dollari, mentre l'EBITDA e l'EBIT sono aumentati rispettivamente dell'1,5% a del 12,9% a 3,11 miliardi e 1,88 miliardi di dollari.

**Il traffico.** Bene anche il traffico containerizzato, in crescita del 5% a 8,5 milioni di feu, in crescita del 5% rispetto a 8,1 milioni di feu nel 2011. Il nolo medio per 1 feu è stato di 2.881 dollari (2.828 nel 2011). Solo il quarto trimestre segna un rallentamento del 9% a 2 milioni di feu, ma il nolo medio è ancora più alto a 2.846 dollari (2.671 nel 2011).

La società terminalistica della compagnia, **APM Terminals**, ha chiuso il 2012 con un utile netto di 723 milioni di dollari (+11,6%) su ricavi per 4,78 miliardi (+2,1%). EBITDA ed EBIT sono aumentati rispettivamente del 3,2% e del 19% a 1,09 miliardi e 915 milioni di dollari. Per quanto riguarda il traffico, questa volta in teu, il movimento contenitori è stato di 35,4 milioni, in crescita rispetto ai 33,5 milioni di teu del 2011.



## Bruxelles organizza un questionario sulla liberalizzazione del pilotaggio

In vista della direttiva Kallas la Commissione chiede il parere degli operatori portuali europei

La Commissione Europea si sta preparando, come è noto, ad una direttiva in materia di regolazione dei trasporti marittimi nei paesi dell'Unione e fra gli argomenti che maggiormente suscitano l'attenzione di Bruxelles vi è quello dei servizi tecnico-nautici, in primis il pilotaggio. È per questo che dopo lo studio completato lo scorso autunno (S2S n.43/2012), la Commissione Europea ha avviato una consultazione pubblica per raccogliere i pareri al riguardo di chiunque ritenga di averne titolo, mediante un articolato questionario da compilare on-line, composto da una cinquantina di domande. Le risposte potranno essere inviate fino al prossimo 9 maggio.

Piuttosto esplicito ad oggi l'orientamento della Commissione, che nei documenti introduttivi spiega come attualmente i diversi Stati membri dell'UE disciplinino in modo differente l'obbligatorietà del servizio di pilotaggio e le relative esenzioni, con una tendenza nordeuropea ad un sistema meno rigido. E sembrerebbe questa la direzione intrapresa dalla Commissione, che, citando il summenzionato studio, spiega come la sua conclusione principale sia che i "PECs (Pilotage Exemption

Certificates), le esenzioni all'obbligo del pilotaggio, laddove rilasciate in ossequio a criteri pertinenti, non hanno un significativo impatto negativo sulla sicurezza marittima. Inoltre non esiste un approccio armonico sulla disciplina di rilascio delle esenzioni fra i vari paesi UE. I requisiti cambiano da paese a paese ed alcuni non prevedono del tutto il rilascio di esenzioni".

**A.M.**



## In aumento export extra Ue

- [Print](#)
- [Email](#)

ROMA - A Gennaio 2013, rispetto a Dicembre 2012, entrambi i flussi commerciali presentano un incremento, più marcato per le esportazioni (+ 3,9%) che per le importazioni (+ 3,0%), secondo quanto rilevato ieri dall'Istat.

La crescita congiunturale delle esportazioni interessa tutti i principali raggruppamenti di beni, a eccezione dell'energia (- 25,9%). Particolarmente rilevante è l'incremento dell'export di prodotti intermedi (+ 8,8%) e di beni di consumo (+ 7,5%). Gli acquisti di prodotti intermedi (+ 5,4%) presentano una crescita congiunturale ampiamente superiore alla media, mentre i beni di consumo durevoli registrano una diminuzione (- 4,7%).

Nell'ultimo trimestre la dinamica congiunturale è positiva per le esportazioni (+ 1,9%) e diffusa a tutti i comparti, con l'eccezione dell'energia (- 5,7%). Nello stesso periodo, la marcata diminuzione dell'energia (- 12,0%) spiega in ampia misura la flessione complessiva delle importazioni (- 5,2%).

Rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, a Gennaio 2013 le esportazioni mostrano un ampio incremento (+ 17,7%), a fronte di una diminuzione significativa delle importazioni (- 5,6%).

A Gennaio 2013 la bilancia commerciale con i Paesi extra Ue registra un deficit di 2,3 miliardi di euro, più che dimezzato rispetto a Gennaio 2012 (- 5,2 miliardi).

Nello stesso mese, si è ridotto il deficit energetico (da - 6,1 miliardi nel 2012 a - 5,2 miliardi nel 2013) e si è notevolmente ampliato il surplus nell'interscambio di prodotti non energetici (da 869 milioni nel 2012 a 2,9 miliardi nel 2013), spiegato per oltre il 90% dal forte avanzo commerciale nei beni strumentali.

A Gennaio 2013 la crescita tendenziale delle esportazioni è diffusa: soltanto l'energia presenta una diminuzione (- 26,2%).

La flessione delle importazioni è particolarmente accentuata per i beni di consumo durevoli (- 18,5%) e per l'energia (- 16,3%).

I mercati più dinamici all'export sono Asean (+ 32,2%), Opec (+ 26,1%), Giappone (+ 25,6%), Cina (+ 24,6%), Eda (+ 22,9%) e Stati Uniti (+ 20,2%). In marcata flessione è l'import da Giappone (- 32,1%), Opec (- 19,6%) e Stati Uniti (- 16,9%).

In forte aumento sono, invece, le importazioni da Turchia (+ 25,9%), Russia (+ 23,6%) e Svizzera (+ 23,5%).

## Maersk says 'no' to box shipping acquisitions

Janet Porter | lunedì, 25 febbraio 2013

Andersen welcomes consolidation by others but sees little scope for more mergers in market

**Maersk has ruled out any merger or acquisition activity in the container shipping sector for the foreseeable future, although it welcomes consolidation efforts by other leading lines.**

The Danish carrier, which has risen to the top through a series of takeovers over the past 15 years, has no interest in joining in a new round of rationalisation, AP Møller-Maersk chief executive Nils Andersen said following release of the group's 2012 results.

Maersk Line's parent company made it clear last year that it would be scaling back investment in its container shipping division because of poor financial results, with further fleet expansion on hold until prospects improve.

Although Maersk Line posted a net operating profit of \$461m in 2012 after losing \$553 million in 2011, return on invested capital was only 2.4%.

The goal is to lift that to 10%, but Andersen would not say how soon he thought that could be achieved.

However, he expressed confidence that global container shipping trades could eventually deliver better returns to shareholders, helped by tight availability of finance, which is constraining excessive ordering activity, and better behaviour by lines after the price war of late 2011 that left the whole industry deep in the red.

Commenting on merger talks now taking place between Hapag-Lloyd and Hamburg Süd, Andersen said he thought that the deal, if it went through, would be an "isolated event" that was unlikely to be the catalyst for another round of large-scale mergers or acquisitions.

Although Maersk has been advocating further consolidation for several years, that is more likely to occur through container line alliances than through integrated tie-ups, Andersen said.

Maersk was "not interested" in any acquisition or takeover opportunities, Andersen told *Lloyd's List*, preferring "a peaceful life".

The two German lines now in merger talks have been negotiating since before Christmas and are expected to take several more weeks before reaching a final decision on whether to join forces and form a single carrier that would rank number four in the world, reinforcing European dominance of the container shipping industry.

Maersk has held the top spot for many years now, having grown through a series of takeovers including the US line Sea-Land, Safmarine and, most recently, Anglo-Dutch P&O Nedlloyd.

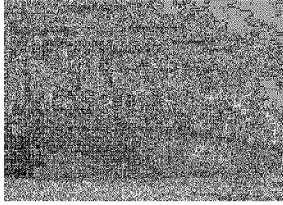
That was in 2005, the same year that Hapag-Lloyd bought CP Ships, but since then there has been no further action, Neptune Orient Lines withdrawing an offer for Hapag-Lloyd in late 2008 as market conditions deteriorated.

The second-largest carrier, Mediterranean Shipping Co, has grown organically, whereas third-ranked CMA CGM has purchased a number of smaller lines over the years.

Separately, Andersen said it was not yet clear how much it would cost to repair the 15,500 teu *Emma Maersk*, whose engine room was flooded when a stern thruster broke.

However, he described the accident as “an irritant” rather than a more serious financial setback.

## Hamburg Süd and Evergreen the star performers



Sarah Bennett | venerdì, 22 febbraio 2013

Asian shippers praise experienced staff, prompt response and exceptional service in the latest Shipper Sentiment survey

**Hamburg Süd and Evergreen have figured strongly in *Lloyd's Loading List.com's* sister publication *Containerisation International's* latest survey of Asian shippers on the top liner companies, with customer service the main issue.**

Hamburg Süd topped most categories, as it did in the last North American and European Containerisation International Shipper Sentiment surveys.

This spells a winning streak for the carrier, which scored badly in the beginning of last year's surveys. Asian shippers are hailing its experienced staff, prompt response and exceptional customer service.

Evergreen is also a rising star, topping "overall performance" and "consultation on schedule change". The average performance score of the top 10 carriers was 6.5 and anything above that indicates satisfactory and higher levels of performance.

Hamburg Süd, Hanjin and NYK followed Evergreen's top spot, all with 6.6 points.

"Yang Ming, Hanjin and Evergreen matched and kept with the competition and with a reliable service proved to be the best," said 24x7 Cargo Solutions, based in India. Others agreed, but added they were higher priced.

Mediterranean Shipping Co (MSC) was bottom in the top 10 of overall performance with a score of 6.2, and is also among the lowest three scores in "on-time shipments" and "consultation on schedule changes".

"Transit time is disastrous, schedule reliability is very poor, and staff in Jordan [are] not friendly," said Waterways Shipping Co Jordan general manager Hakam Feilat.

Another respondent stated: "MSC can give you no response at all."

Despite this, the carrier received some positive feedback.

"MSC is on the up and has seen the service level improved, especially the better rates," said Resil Chemicals' India-based senior manager of logistics and stores Chandan Laxman.

Others emphasised the carrier's good transit times, worldwide service and competitive rates, reflected in its high score on rate flexibility, coming third with a score of 6.3, just below Yang Ming and NYK Line.

An interesting shift compared with the last Asian Survey, in November 2012, is Hapag-Lloyd's worsening performance, where it previously topped most categories along with Hanjin.

One Asian shipper sums this recent shift in Hapag-Lloyd's performance well: "Hapag-Lloyd is becoming the worst shipping line for service; it has totally lost its previous advantages."

However, others have had more positive experiences from the company. Links Logistics managing director Martin May said it was "HMM, Hapag-Lloyd, CSCL and ANL that were prepared to go the extra mile in assisting with the shipment of special containers to Europe and Australasia".

Hanjin had mixed results, with high scores on overall performance, container availability and on-time shipments.

However, it achieved an average score on consultation on schedule change, space availability on chosen vessel and rate flexibility and fared poorly on net promoter score, accuracy of invoices and timely bills of lading.

This stood in marked contrast to previous surveys, where both Hapag-Lloyd and Hanjin came out on top of most scores.

Customer service and high or non-negotiable freight rates are the biggest shortfalls of the industry, according to the feedback received in this survey. A lack of understanding and personal communication was highlighted. Shippers want more flexibility, negotiation, information and communication.

"The carriers — because they are in a service industry — need to train their staff thoroughly in what they are expected to do, and regularly too, especially the new recruits, because there is always a high turnover of staff among all lines," said Cargill Australia senior container freight co-ordinator Rohitha Welmillage, who has dealt with nearly all the carriers surveyed, apart from Zim Line.

"Can you imagine a bank teller who sounds unsure or comes up with negative answers?"

Many others in the survey had similar sentiments. Maersk stood out with the most negative comments regarding customer service, the consensus being that most aspects of dealing with the carrier are adequate apart from customer service, reflected in them being average across all indicators.

"We were heavily involved and supportive of Maersk for improving their volumes from Turkey," said one Asian shipper. "However, despite what its chief executive says about customer care and responsiveness, Maersk is getting away from the day-to-day dealings of the market and its customers. They do not understand what customer-focus is, or they think their customers are their managers."

The director of a logistics company in China added that "while Maersk is very innovative in offering services, MOL and EMC are more responsive to customers' requirements".

There is, however, light at the end of the tunnel for Maersk, with a new initiative aimed at solving its customer service woes.

A logistics director based in the Philippines explains: "Maersk has recently conducted a forum for clients. It's like a focus group discussion. The initiative and experience is really good. It's a perfect platform to discuss all issues."

Asked whether they had any positive experiences, one Asian shipper said: "We basically look to achieve the least worst outcome. It's like dealing with banks or phone companies."

Although Zim had the lowest score for “overall performance” and “net promoter score”, a marketing manager from a logistics firm in India finds them “very flexible in their dealings”.