



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

5 MARZO 2013

A gennaio il traffico delle merci nel porto di Taranto è diminuito del 34,5%

Calo in tutti i comparti merceologici

~~inforMARE~~ - Lo scorso gennaio il traffico movimentato dal porto di Taranto è diminuito del 34,5% attestandosi ad oltre 1,8 milioni di tonnellate, rispetto a 2,8 milioni di tonnellate nel gennaio 2012, di cui 489mila tonnellate di merci all'imbarco (-20,5%) e 68mila tonnellate di merci allo sbarco (-55,0%).

Le rinfuse secche hanno registrato un calo del 42,9% scendendo complessivamente a 992mila tonnellate. In flessione anche le rinfuse liquide, che hanno totalizzato 469mila tonnellate (-15,9%), nonché le merci containerizzate, che sono ammontate a 134mila tonnellate (-20,6%) con una movimentazione di 14.031 container teu (-42,1%), e le merci convenzionali, che sono diminuite del 29,2% a 423mila tonnellate. 

Taranto, gennaio magro

Gennaio magro per il porto di Taranto. Il traffico è stato pari a 1,8 milioni di tonnellate, in calo del 34% rispetto ai 2,8 milioni di gennaio 2012. Le rinfuse secche sono in calo del 42,9%, le rinfuse liquide segnano -16% e i container movimentati sono stati 14mila teu (-42,1%).

Gennaio

Taranto, container in picchiata: -42,1%

Taranto - Nel mese di gennaio 2013 il porto di Taranto ha movimentato 1,8 milioni di tonnellate di merci, il 34,5% rispetto a 2,8 milioni di tonnellate a gennaio 2012. La flessione è stata del 20,5% all'imbarco con 489.000 tonnellate e del 55% allo sbarco con 68.000 tonnellate ed ha riguardato tutti i comparti: per il carico secco del 42,9% a 992.000 tonnellate, mentre per le rinfuse liquide la discesa è stata del 15,9% a 469.000 tonnellate. Le merci in container sono scese del 20,6% a 134.000 tonnellate con una movimentazione container diminuita del 42,1% a 14.031 teu, mentre la flessione delle merci convenzionali è stata del 29,2% a 423.000 tonnellate.

Nei grandi progetti Ue della logistica l'Italia rimane indietro di un secolo

2 marzo 2013 |

La mancanza di una vera pianificazione dei trasporti cargo nella penisola lascia sempre più spazio alla concorrenza – L'analisi di Eurispes e le strategie di privatizzare gli scali

BRUXELLES – Qualcuno sta cominciando a chiederselo, se sarebbe opportuno un vero coordinamento europeo degli interventi sulla logistica integrata nel territorio e nelle sue vicinanze.

Perché al di là dell'ormai infinito dibattito – a passo di lumaca – sulle reti Ten, sulla Tav e sul ponte di Messina – che l'arrivo dei "grillini" al governo in Italia ha già trasformato in ipotesi irrealistiche – il mondo continua a correre e il rischio di un'Italia isolata in un quasi – Medioevo sta diventando palpabile.

Guardiamoci intorno. A marzo la Turchia avvierà un grande progetto di privatizzazione di dieci dei suoi porti, compresi Smime e lo scalo di Galata in Istanbul. Una parte di questi scali saranno dedicati allo yachting e alle crociere, ma il resto viene offerto per essere potenziato come terminali della logistica integrata. Ed è significativo che i primi a presentare dichiarazioni di interesse siano stati colossi dello shipping mondiale come Maersk, Msc, i francesi di Cma-Cgm ma anche – per adesso più defilati ma nemmeno tanto – i grandi vettori cinesi del trasporto marittimo intercontinentale. L'ipotesi di lavoro è più che preoccupante per l'Italia, la capacità dei porti turchi con i nuovi progetti raddoppierà entro il 2015 (toccando gli 11 milioni di tonnellate) e nel 2025 potrebbe sfiorare i 22 milioni di tonnellate. Non ci vuol molto a capire che la Turchia è più vicina a Suez dell'Italia e che una rete ferroviaria e stradale moderna, come quelle che il paese sta attuando, possono diventare un nostro concorrente temibile per il nord-est della stessa Unione Europea.

Non è finita. Germania e Danimarca vogliono potenziare il già eccellente sistema di collegamento per le merci con la creazione di un mega-tunnel sotto il Baltico, ovviamente finanziato dall'Unione Europea – e quindi anche con il nostro contributo – come componente importante delle reti Ten. Saranno 18 chilometri di tunnel sia ferroviario che stradale tra le città di Rødbyhavn e Putzwarden. All'Italia spetta la magra consolazione che sarà il nostro Rina a certificare i requisiti tecnici e di sicurezza. A prima vista il progetto non sembra interferire con la competitività dei porti italiani, ma è solo un giudizio superficiale: il miglioramento dell'efficienza del sistema nord-Europa per la logistica integrata non potrà che fornire un elemento concorrenziale maggiore ai porti del range settentrionale della Ue, a scapito di quelli del Mediterraneo.

E del resto, la logistica è ormai da tempo il vero motore dei grandi progetti non solo europei. Qualche tempo fa sulla stampa quotidiana genovese è apparso un lungo servizio su un progetto di Israele – più volte annunciato ma a quanto pare adesso vicino a maturazione – per creare una ferrovia alternativa al canale di Suez, che collegherebbe Aqaba ad Haifa, con la possibilità di fare una pesante concorrenza al canale stesso, sebbene la sua portata sarebbe ovviamente assai inferiore a quella della via d'acqua. Israele userebbe la ferrovia anche come deterrente contro una eventuale minaccia dell'Egitto di chiudere il canale. E visto che l'Egitto ha già annunciato forti aumenti dei pedaggi nel canale, la ferrovia in questione potrebbe addirittura diventare economicamente sopportabile.

In questo quadro generale di iniziative sulla trasportistica e sull'intermodalità, l'Italia continua a cincinschiare senza una vera e propria visione strategica della sua portualità e dei suoi trasporti. La modalità ferroviaria per le merci è stata di recente definita dall'istituto Eurispes il "fanalino di coda" dell'Europa, con quote tra il 12 e il 18 per cento delle merci movimentate e con una assoluta prevalenza del trasporto su gomma, che peraltro genera le note criticità sia come costi, sia come impatto ambientale, sia come sicurezza. Ma gli investimenti dell'Italia sulle ferrovie settore cargo continuano ad essere da paese del terzo mondo, indietro di un secolo. E non sembra che il governo di domani – se e quando ci sarà – abbia idee di modificare questa strategia.

associazioni

Spedizionieri doganali, Italia in vetta

Genova - Massimo De Gregorio, 50 anni, napoletano, dal dicembre del 2012 nuovo presidente della "Confiad Paneuropean Network" la Confederazione Internazionale degli Spedizionieri doganali, ha ottenuto un primato: riportare l'Italia al vertice della Confederazione dopo 20 anni dall'ultimo presidente italiano. Confiad rappresenta, in ambito internazionale, i principali Stati Membri ed alcuni paesi extra Ue come la Turchia, l'Ucraina e la Russia, ovvero circa 20mila aziende attive nel settore dei servizi doganali con quasi 250mila lavoratori. «Ma non sono tutte rose ed onori - spiega De Gregorio - perché la presidenza italiana coincide con un momento storico e politico molto particolare, ovvero quando il Parlamento Europeo ha ufficialmente dato il via ai negoziati con il Consiglio e la Commissione, per raggiungere un'intesa sul testo del nuovo Codice Doganale e sulla sua data di entrata in vigore, un traguardo inseguito da tempo. Il compito di Confiad - continua De Gregorio - è quello di difendere, coordinare e valorizzare gli interessi professionali dei membri delle organizzazioni affiliate e rappresentarle presso le istituzioni Europee, al fine di raggiungere una convergenza legislativa regolamentare e professionale dei servizi doganali offerti nei Paesi ove operano».

Gli obiettivi del presidente di Confiad vanno però oltre e puntano anche a far recuperare competitività all'Italia colmando quel gap ancora forte che separa il Belpaese dal Nord Europa. «La forbice esistente con i Paesi nordeuropei - sottolinea De Gregorio - può essere colmata unicamente con la semplificazione e la modernizzazione della legislazione nazionale e delle procedure doganali da applicare in maniera uniforme all'interno

dell'Ue; la standardizzazione dei controlli doganali a livello Europeo; l'analisi comune dei rischi; la realizzazione di una piattaforma informatica comune che consenta lo scambio dei dati tra i Paesi membri e la realizzazione di un'unica banca dati per lo sdoganamento centralizzato; l'armonizzazione del sistema fiscale Iva e sanzionatorio e non ultima l'attivazione dello sportello unico doganale». «E non è impresa facile - continua il presidente - quando, a tutt'oggi, l'Italia è ancora lontana dal Nord Europa, soffocata com'è da una serie di gap: da quelli strutturali (pochi porti efficienti in Nord Europa ben collegati con reti stradali e ferroviarie in grado di far defluire le merci all'interno dello Stato e verso gli altri Paesi Ue. **Di contro, in Italia, tanti porti tra loro ravvicinati, ma con reti stradali e ferroviarie poco dinamiche.**) A quelli burocratici (il Nord Europa ha legislazioni semplici e lineari per la realizzazione di progetti infrastrutturali. In Italia gli iter autorizzativi sono lenti e farraginosi per cui la realizzazione di opere infrastrutturali avviene in un arco di tempo talmente elevato da vanificare gli effetti dell'investimento e renderle obsolete già in partenza). A quelli di natura operativa con un Nord Europa dove i controlli sono effettuati direttamente sul territorio e limitati ai soli prodotti destinati al consumo. Ed un'Italia dai controlli frammentati con le varie amministrazioni che intervengono in tempi diversi, ostacolando così la veloce circolazione delle merci. Infine, di carattere esecutivo (in Nord Europa l'applicazione della legislazione Comunitaria è meno rigida che in Italia)»

Trenitalia fa squadra con Autamarocchi e Ministero dell'Ambiente

Obiettivo dell'accordo è la promozione dell'intermodalità, anche attraverso la revisione dei sussidi ai trasporti

Anticipato da Ship2Shore un paio di settimane fa (S2S n.7/2013), il cosiddetto Patto di Milano fra Ministero dell'Ambiente, Autamarocchi e Trenitalia è stato formalizzato nei giorni scorsi.

A darne notizia è stato il Dicastero guidato da Corrado Clini, una cui nota spiega: "Aderendo all'intesa le società si impegnano a concordare e sviluppare

miliardi di euro".

A.M.

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".

Fra le righe dell'accordo, il contenuto più tangibile sembra riguardare l'intenzione di rivedere il sistema dei sussidi pubblici ai trasporti (fra i quali spiccano i 400 milioni

di euro stanziati a vario titolo a favore dell'autotrasporto anche per il 2013), inserendovi parametri maggiormente atti a contabilizzare le esternalità. Si legge infatti che uno degli obiettivi del patto è "l'individuazione di ulteriori misure di pertinenza delle Autorità Competenti - inclusa la ri-modulazione dei meccanismi incentivanti e fiscali,

sulla base del principio 'chi inquina paga' e di una valutazione costi/efficacia - al fine di meglio compensare gli oneri dell'autotrasporto sulle percorrenze a corto raggio e, nel contempo, incentivare la modalità ferroviaria su quelle a medio-lungo raggio, favorendo l'integrazione operativa tra i due modi ottenibile attraverso l'interscambio delle unità intermodali di carico". Citata anche l'incentivazione volta alla "riconversione del parco mezzi in linea con gli standard Euro 5/5EEV e, dal 2014, Euro 6".

Dando notizia dell'accordo il Ministero ha anche ripreso i principali risultati dello studio elaborato, per conto del Ministero,

da Alpe Adria (multimodal operator triestino partecipato da Autorità Portuale di Trieste, Trenitalia e Friulia) e dall'Autorità Portuale giuliana: "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, genererebbe risparmi per circa 3



Venezia presente al Seatrade di Miami

VENEZIA - Innovazione tecnologica e potenziamento infrastrutturale sono le due linee programmatiche del 2013 per il terminal crociere di Venezia. Un anno pieno di novità, che verranno illustrate dalla Venezia Terminal Passeggeri (Vtp), società che dal 1997 promuove e sviluppa l'attività passeggeri del porto lagunare, agli operatori presenti al Sea Trade di Miami, la convention mondiale di riferimento per il comparto crocieristico, che si terrà dall'11 al 14 Marzo.

«Il nostro scalo - sottolinea il presidente di Vtp, Sandro Trevisanato - è il principale home port europeo. Abbiamo chiuso il 2012 con una performance significativa e le previsioni per quest'anno indicano una crescita del 2,5, pari a 1.820.000 crocieristi. Per affrontare le importanti e impegnative sfide dei prossimi anni abbiamo approntato un rilevante piano di adeguamento infrastrutturale che porterà a 70.000 metri quadrati la superficie coperta complessiva dei fabbricati terminalistici. L'appeal del nome Venezia non basta per mantenere il primato. Dobbiamo offrire ai turisti che scelgono di partire in crociera dalla Serenissima, un terminal con un livello di accoglienza sempre più elevato».

Il portafoglio clienti per la stagione 2013 annovera 49 primarie compagnie di navigazione di cui 31 europee, pari al 63% del totale, 16 americane, una giapponese ed una israeliana. Di queste, quattro sono le compagnie che arriveranno per la prima volta a Venezia per complessivi tredici approdi: Disney Cruise Line (che, nel 2014, farà di Venezia il suo homeport per tre scali durante l'estate), Paul Gauguin Cruises, Premier Cruises, Tui Uk (Thomson Cruises). Le navi posizionate invece sono 89, di cui sette approderanno per la prima volta in laguna.

Inoltre, Venezia Terminal Passeggeri sta progettando un nuovo scalo a Istanbul, come annunciato dal presidente Trevisanato: «Il nostro know how e le performance di crescita non sono passate inosservate agli occhi dei maggiori player internazionali del comparto. Non a caso, ci è stato richiesto di partecipare con alcune cordate di operatori ed istituzioni, alla gestione di alcuni scali crocieristici strategici del Mediterraneo. Siamo riusciti ad aggiudicarci in ordine cronologico i porti di Ravenna, Catania, Cagliari e per ultimo Brindisi. Mentre è in corso, con importanti aziende turche, una attività di approfondimento per la progettazione e gli investimenti di un nuovo terminal crocieristico ad Istanbul».

Investire in nuove infrastrutture è pura miopia Quello che conta è un sistema logistico competitivo

Il ruolo delle Port Authorities, «che non sono più in grado di esercitare un potere di controllo e regolazione», «la truffa» del project financing, i legami sempre più perversi tra le compagnie armatoriali e il sistema finanziario, il *non-sense* dell'auto-produzione «in un paese con il 37% di disoccupazione giovanile», l'importanza di un sistema logistico competitivo, senza il quale «scavare fondali più profondi e costruire banchine più ampie non serve a nulla». Messe insieme, le osservazioni del professor Sergio Bologna, sono molto di più che una disamina approfondita sulla situazione attuale in cui si trova il sistema-Paese, ma indicano le linee guida da seguire nel prossimo futuro per far fronte ad una crisi che sta scompaginando l'atlante geopolitico mondiale.

Il sistema portuale italiano opera in un contesto competitivo particolare, da una lato gli scali del Nord Tirreno e Nord Adriatico subiscono la competizione dei grandi porti del Northern Range, dall'altro, sui porti di trashipment dell'Italia meridionale pesa la concorrenza degli hub port della sponda nord del Mediterra-

neo. È una morsa dalla quale, in tempi di crisi, non si esce in decenni. Lei che ne pensa?

Prima di rispondere alla sua domanda vorrei fare una premessa di ordine generale, una premessa di metodo. Quando si parla di problemi che riguardano gli interessi della nazione non si può dimenticare che il nostro paese è sostanzial-

mente fermo e con una politica dello sviluppo inesistente, stiamo parlando di un paese dove un giovane su tre è disoccupato, un paese dove si ripetono episodi d'irresponsabilità da parte di gruppi dirigenti, che stanno mandando in rovina quei pochi gioielli imprenditoriali o finanziari che ancora ci sono rimasti. Ora, esiste una teoria, largamente maggioritaria presso le istituzioni finanziarie mondiali e presso le autorità europee, condivisa dal governo in carica, che gli investimenti in infrastrutture fisiche siano il motore dello sviluppo. Molti economisti hanno confutato questa tesi ed anch'io penso che sia una grossa stupidaggine; l'esempio della Spagna, paese che aveva puntato tutto su immobiliare e grandi infrastrutture, mi sembra eloquente. La questione della concorrenza tra range portuali è lì a dimostrarlo. Non è vero che i porti del Nord ci fanno concorrenza, perché la competizione semplicemente non c'è. Vorrei sapere quale operatore italiano è in grado di presentarsi ad un cliente di Monaco di Baviera, di Stoccarda o di Francoforte e di fargli una tariffa per un passaggio da Livorno o da

“ Genova invece che

Livorno? È l'unico porto del Tirreno dove si può fare general cargo ed è forse il migliore scalo italiano sul Ro/Ro

da Rotterdam o Amburgo. Sono dieci anni che frequento le manifestazioni dell'Associazione di Logistica Tedesca, la BVL, e chiedo ai manager delle loro imprese perché non utilizzino i porti italiani; la maggior parte mi risponde: «Potrei

farlo, ma nessuno è venuto a offrirmelo».

A sentir lei, dovremmo quindi rinunciare a competere del tutto con i porti del Northern Range.

Guardi, la competizione tra porti semplicemente non esiste, esiste, invece, quella tra sistemi logistici, cioè tra imprese specializzate nella fornitura di determinati servizi e sistemi amministrativi efficienti e rigorosi. Impresa più Stato, questa è la formula vincente. Scavare fondali più profondi e costruire banchine più ampie non serve a nulla se alle spalle del porto non c'è un sistema logistico competitivo, che ha il coraggio di sfidare i mercati europei invece di coltivare il solito orticello. Da questo punto di vista solo Trieste mi pare si stia muovendo in questa direzione, grazie a dei servizi ferroviari incentivati a livello regionale. Ma a livello di sistema-Paese è pura miopia politica ed economica investire le poche risorse pubbliche in infrastrutture fisiche, specialmente in Italia, dove la produttività del capitale è al penultimo posto in Europa- ce lo ricordava qualche giorno fa il Presidente del Centro di Studi Europei di Bruxelles su lavoce.info. Viviamo nella knowledge economy, la materia prima più preziosa è quella grigia, noi invece mettiamo al primo posto il cemento. Nella logistica la parola d'ordine ormai è collaborare non competere, in questo senso gli accordi che state cercando di stabilire con gli interporti per offrire un servizio integrato

vanno nella direzione giusta. Invece, se correte dietro al gigantismo navale non andate da nessuna parte; come avete finito dopo anni di costruire una nuova banchina, quelli hanno già messo in mare navi più grandi e voi siete al punto di prima. A Livorno prioritaria mi sembra la soluzione ai problemi dell'insabbiamento del porto con gli interventi che avete già deciso sullo scolmatore, altrimenti i dragaggi diventano una fatica di Sisifo.

Durante la conferenza di Espo dell'anno scorso, il presidente di Espo Victor Schoenmakers ha parlato dello strapotere degli investitori privati. Lei sa certamente quanta e quale forza abbiano oggi i fondi internazionali, i cui investimenti nel settore portuale stanno mutando il quadro societario di molti società portuali. Qual è la sua opinione?

Io penso che in prospettiva, se continua così, le Autorità Portuali non avranno più ragione di esistere, perché non sono più in grado di esercitare un potere di regolazione e di controllo, anzi, diciamola tutta, hanno poco per volta rinunciato a questo ruolo e si sono messe interamente al servizio dei concessionari e delle compagnie marittime, Rotterdam per prima. Inoltre, il gigantismo navale porta con sé l'acquisizione sempre più diffusa di terminal da parte dei carrier. La "Marco Polo", la più grande full container in servizio, non si ferma in un porto più di 24 ore. Significa che il terminal deve mettersi a sua completa disposizione ed impegnare anche sette gru in simultanea. E' ovvio che questo avviene meglio in un terminal proprio che in un terminal conto terzi. Ma ciò che fa saltare di più gli equilibri in Italia è quella truffa che porta il nome di project financing.

Come, ora mi demolisce anche il project financing?

Nella vecchia legge 84/94 chi fa-

ceva domanda di concessione presentava un business plan dettagliato, che serviva all'Autorità Portuale, in caso di erogazione della concessione, per controllare nel tempo il rispetto degli impegni presi dal concessionario. Nella nuova formula del cosiddetto project financing il soggetto che partecipa alla realizzazione del progetto infrastrutturale ottiene la concessione in virtù solo del fatto di essere soggetto co-finanziatore, formula build operate and transfer (BOT). Nessuna clausola viene inserita però nel capitolato di gara che vincoli i soggetti partecipanti a mettere i soldi loro, senza garanzia dello Stato. Succede allora che, quatti quatti, i generosi finanziatori mettono i soldi solo in apparenza, perché in ultima istanza il debitore è il solito Pantalone. In base alle regole europee infatti un project financing dove il soggetto co-finanziatore chiede ed ottiene la garanzia dello Stato è considerato debito pubblico. Allora io dico che di fronte a questa presa in giro è meglio privatizzare i porti del tutto, come in Inghilterra, e chi vuole gestirli tiri fuori i soldi invece di pescarli nelle tasche del povero contribuente. In Italia abbiamo dei terminal dove il concessionario non ha nemmeno comperato le gru, affitta quelle comperate dall'Autorità Portuale. Perciò se le Autorità Portuali vogliono mantenere il loro ruolo debbono, scusate il bisticcio, essere "autorevoli" verso concessionari e compagnie marittime, debbono svolgere la funzione di integratori di sistema e quindi saper conciliare gli interessi delle imprese terminalistiche e degli armatori con gli interessi del territorio.

A proposito di armatori e imprese terminalistiche. E' vero quel che dice? Che si possano comprendere i comportamenti dello shipping più in termini di finanza che in termini industriali? È sua l'affermazione che la corsa al gigantismo navale è una sfida sulla

lama del rasoio tra valori patrimoniali...

Se mi chiedete "è proprio vero quello che dice?", la mia risposta non può che essere: andate a verificarlo di persona presso decine di pubblicazioni specializzate o sulla grande stampa internazionale, se pensate che io racconti delle balle. Ma dal momento che mi rivolgete queste domande, immagino che non lo pensiate. Fareste bene invece a chiedere ai gestori dell'informazione italiana, sia essa generale o specializzata, perché di questa crisi finanziaria non ne parlano o ne parlano a bassa voce.

Lei ha più volte parlato della liaison, pericolosa, che lega le grandi compagnie armatoriali ai sistemi bancari. Ce ne può parlare?

Le compagnie continuano a fare investimenti insensati perché pensano di avere un credito illimitato; detto in termini volgari, perché pensano di poter spendere allegramente i soldi altrui. In questi anni hanno fatto investimenti in nuovo naviglio, come dice Drewry, "sconsiderati" e si sono date la zappa sui piedi. La sovraofferta di stiva ha fatto crollare i noli, i risultati operativi sono tutti negativi. Tanto per dare un ordine di grandezza: le 14 navi che Klaus Peter Offen, uno dei massimi non operating ship owner mondiali, è stato costretto a vendere su pressione delle banche, che volevano rientrare dei loro crediti, erano noleggiate a 6.000 dollari al giorno, mentre l'insieme dei loro costi operativi e finanziari è tre volte tanto:

18 mila dollari al giorno, come riporta "Lloyd's List" del 28 gennaio. Ma le compagnie ne hanno combinata una ancora più grossa: hanno sottovalutato la crisi e dopo il 2009, quando sembrava che avessero messo la testa a posto, hanno ripreso a ordinare navi a più non posso. Adesso si trovano alle prese con una recessione mondiale e con un sistema bancario che chiede indietro i soldi, anche perché le nuove regole

di Basilea glielo impongono. E molte di queste compagnie, che fanno tanto la voce grossa con i porti, non hanno manco i quattrini per ripagare gli interessi sul debito. Lo scrivono le pubblicazioni dei Lloyd di Londra, lo scrive Bloomberg, lo scrive il Financial Times, non me lo invento io. La crisi però non è distribuita egualmente nel mondo, riguarda soprattutto l'eurozona e il Nordamerica, quindi le rotte est-ovest, le rotte con il Far East. Le rotte da paese emergente a paese emergente tirano ancora, ma su quelle vanno bene navi al massimo di 6/7000 Teu oppure navi miste, ConRo, multipurpose e poi quelle per project cargo, heavy lift, vanno bene i RoRo. Tempi duri quindi per i porti italiani, in particolare per quelli che corrono dietro stupidamente al gigantismo delle full container. Tempi buoni invece per armatori come Grimaldi o come Messina, che infatti investono in naviglio misto ed operano sulle rotte inframed o nord-sud. Quello che mi lascia perplesso in alcuni armatori con profilo internazionale è la micagnosa richiesta di fare l'autoproduzione sul Ro Ro in un paese con il 37% di disoccupazione giovanile e quattro milioni di precari. Con il rischio poi di non fare per bene il rizzaggio e di perdere per strada i semirimorchi, com'è già accaduto.

Lei ha scritto che una nave non cerca i fondali ma la merce e che la toccata di una ULCC non è economica al di sotto di una certa soglia di volumi da sbarcare e imbarcare. Lei ritiene che solo Genova abbia un Hinterland capace di movimentare volumi di questa dimensione. Eppure il porto ligure, lo sanno tutti, è tutto proteso sul mare e non ha spazi retro portuali, inoltre il suo mercato di riferimento, la Pianura Padana, è limitato dalle strozzature degli Appennini (Il Terzo Valico è ancora una chimera). Non crede, invece, che Livorno possa

giocare un ruolo importante, viste le ampie distese pianeggianti che ha alle spalle e vista la sua capacità di raccordo con le vie di grande comunicazione?

Confermo, il problema sono i volumi non i fondali. Genova ha toccato i due milioni di Teu, il mercato quindi la premia nei confronti di Savona e magari anche di La Spezia. Ma se il sistema logistico che ha alle spalle non vuole o non riesce a sfondare sui mercati d'oltralpe, anche Genova non riuscirà ad andare oltre una soglia che, a mio avviso, non è sufficiente per attrarre una megacarrier nel Tirreno del Nord. Inoltre, Barcellona, Valencia, e pian piano anche Marsiglia, possono o potranno offrire volumi analoghi e non è pensabile che una nave Triple-E possa toccare più di un porto nel West Med. A Genova qualcosa si può fare anche senza il Terzo Valico, che mi sembra sempre più un alibi per giustificare il fatto che si preferisce coltivare il proprio orticello piuttosto che mettersi veramente in competizione sui mercati europei. Pertanto non penso che la mancanza di spazi retroportuali sia l'handicap di Genova e di conseguenza non penso che la disponibi-

lità di spazi retroportuali sia il vantaggio competitivo di Livorno.

Però la presenza di ampie aree alle spalle di un porto rappresenta comunque una opportunità di sviluppo, non è così?

Bisogna vedere come vengono usate. Livorno le ha utilizzate bene per le auto, ma se penso che l'Interporto di Guasticce è stato costruito senza un collegamento ferroviario diretto con il porto, mi domando con quale cervello siano stati utilizzati quei soldi pubblici. Com'è possibile che Comune, Regione, FS, Autorità Portuale non abbiano avuto nulla da dire? Uno dei lati deboli della riforma 84/94 è stato proprio quello di sottrarre le infrastrutture ferroviarie in area portuale al patrimonio di RFI, con il risultato che le

FS sono state ben felici di lavarsi le mani dei problemi portuali e le Autorità Portuali non ci hanno messo una lira, ergo, lento degrado, costi di manovra alle stelle: entrare ed uscire su treno dai porti italiani diventa un problema. In queste condizioni anche i migliori spazi retroportuali non vengono utilizzati al meglio o non vengono utilizzati del tutto. Un porto senza ferrovia non è un porto moderno. Quindi è con soddisfazione di tutti, credo, che quest'anno inizierete i lavori per la costruzione del nuovo terminal ferroviario in Darsena Toscana e del collegamento con la linea principale per Pisa senza passare per Calambrone. Spero non si passi da un estremo all'altro, volendo fare un terminal imponente, anche perché i vincoli finanziari si fanno sempre più stringenti oggi.

Si ritorna a parlare di infrastrutture, senza di esse non si va da nessuna parte...

In parte è così. Ma ragionare solo in termini di infrastrutture fisiche non è

sufficiente, dobbiamo ragionare anche in termini di infrastrutture digitali. Anche questo è un problema dell'ente pubblico fino a un certo punto, perché sono le imprese che debbono fare un salto in avanti ed essere disposte ad investire, per evitare che il ritardo accumulato dal cluster marittimo-portuale italiano, venuto alla luce con il processo di informatizzazione delle Dogane, diventi molto più penalizzante dei bassi fondali.

Livorno è l'unico porto italiano del Tirreno dove si può fare general cargo non containerizzato, project cargo ed in parte heavy lift. Gli altri due, Venezia e Trieste, sono sull'Adriatico. Livorno ha una sua specializzazione nei collegamenti con il Nordamerica, è forse il migliore porto italiano sul Ro Ro. Io penso che la specializzazione sia una delle poche vie d'uscita dal rischio della concorrenza suicida, che inevitabilmente si fanno dei porti vicini quando decidono tutti di fare le stesse cose.

I porti italiani e le cose da fare per superare l'onda lunga della crisi

Il Governo e le scelte dei primi cento giorni Assoporti: «Ecco le nostre proposte concrete»

Un manifesto programmatico. Per ricostruire le linee strategiche lungo le quali si dovrà muovere la portualità italiana e per spiegare quali importanti decisioni dovranno essere prese, nell'immediato e nel prossimo futuro, per superare l'onda lunga di una crisi che da tempo ha arrestato il percorso di crescita della portualità italiana. Si è concentrato su questi fronti il documento che Assoporti si è riproposta di sottoporre all'attenzione del prossimo Governo.

Una riflessione, quella dell'associazione dei porti italiani, che non trascura di mettere in rilievo il "peso specifico" delle attività portuali, ma che non prescinde da una analisi delle difficoltà congiunturali che tutt'oggi mettono in ginocchio la nostra economia del mare. Non servono le statistiche, infatti, per percepire il grave disagio sociale del nostro paese in termini di caduta dei redditi e di montante disoccupazione. Tutto quello che i porti avevano accumulato in termini di vo-

lumi di traffico fino al 2008 è stato in gran parte sostanzialmente bruciato, ed i più re-

centi dati testimoniano una tenuta complessiva che è però il frutto di pochi risultati positivi e di diversi segni meno.

La certezza di Assoporti è che, almeno nel medio periodo, non potremo basare le nostre analisi e le nostre progettualità sulla scorta di una progressiva ed inarrestabile tendenza alla crescita dei traffici, così come è stato, sostanzialmente, sia pure con temporanei rallentamenti, negli ultimi venti anni. Solo alcune aree geografiche, di fatto tutte collocate nell'emisfero sud del mondo, sembrano andare in senso di marcia contrario.

Se questa è la situazione attuale, non si può dire che la politica italiana in tema di portualità e logistica sia stata molto lungimirante. «Da una parte - si legge nel documento redatto da Assoporti - sono state prese misure penalizzanti, in una fase in cui, agli effetti indotti dalla crisi economica a scala na-

zionale e sovranazionale, si sommano la forte concorrenza sia di scali marittimi mediterranei sia di scali del Mare del Nord», dall'altro, si è trascurato di «affrontare misure intese a fronteggiare i più rilevanti elementi di debolezza», tra cui anzitutto: la carenza di una visione complessiva nell'organizzazione di una strategia che traduca in termini nazionali le decisioni prese a livello comunitario in materia di Reti Ten-T; l'assenza di una visione strategica nell'allocazione dei pochi fondi pubblici a disposizione; il basso li-

vello di connessione fisica e infotelematica con gli altri nodi.

«Le Autorità Portuali - è quanto si legge nel testo - sono e rimangono nodi logistici essenziali di un sistema che da rete di trasporto deve trasformarsi in rete logistica industriale». Per segnare una svolta e per rendere effettivo quel ruolo, Assoporti chiede insomma al Governo azioni specifiche immediate. Scelte da "primi 100 giorni", ipotesi di pro-

getto strategico, per i quali si propone come interlocutore prioritario.

Le misure da prendere subito

L'Associazione ritiene che prima di tutto debbano essere rimossi i vincoli di spesa che impediscono alle Port Authorities di «svolgere la funzione istituzionale di motore dello sviluppo logistico e territoriale»; funzione che, comunque, non potrebbe essere svolta se prima non venisse eliminata qualsiasi tipo di equiparazione tra le pubbliche amministrazioni e le stesse Autorità Portuali, anche per evitare - si legge nel documento - impropri paragoni e per sgomberare il campo da rischi di conflitto so-

ciale. Inoltre, per l'istituzione rappresentativa dei porti italiani servirebbero nuove misure sul fronte della semplificazione e della velocizzazione dei complessi iter burocratici che sottendono ai processi di programmazione, pianificazione e realizzazione delle opere infrastrutturali; e allo stesso tempo, dal programma del nuovo Governo non dovrebbero mancare nuovi interventi in tema di autonomia

finanziaria, che «dovrebbe diventare premessa quanto conseguenza dell'applicazione di un regime di concorrenza tra i porti».

Significativa, nel documento, la scelta di Assoportisti di fare proprie le "esigenze e priorità degli operatori". Si tratta di argomenti che già da tempo erano stati condivisi e portati (invano) all'attenzione dei precedenti Governi, ma con ciò sembra confermarsi l'intendimento dell'Associazione di proporsi come soggetto esponenziale e portatore di una visione unitaria dell'attività che si svolge in porto.

Gli interventi strategici per il prossimo futuro

Ma se questi sono gli interventi prioritari, senza i quali si rischia di introdurre elementi di criticità anche in quelle realtà che hanno tenuto di fronte alla crisi, il prossimo Governo non deve e non può far mancare una vision politica che travalichi le emergenze contingenziali.

Disegnare una strategia di lungo periodo.

A questo riguardo Assoportisti non propone una "ricetta" o misure puntuali. Piuttosto prospetta al Governo un elenco di temi da affrontare con un approccio europeo. In tal senso sembra doversi leggere il richiamo alla "coerenza con il disegno delle reti transeuropee che si va ridefinendo in sede UE". Così come appare imprescindibile, per l'associazione, la necessità di elaborare un piano

che deve essere "parte della rete logistica dell'Europa" e fare dei porti, di cui vengono declinate le diverse funzioni e potenzialità, il perno del sistema logistico nazionale.

La volontà di Assoportisti è quella di rovesciare l'idea, sbagliata, che i porti italiani siano "chiusi in se stessi"; come ha sottolineato il Presidente dell'Associazione, Luigi Merlo: gli scali nazionali devono essere invece proiettati dinamicamente verso l'esterno, verso i mercati in cui vi sono opportunità di traffici e di crescita.

Non manca, ovviamente, tra gli argomenti richiamati da Assoportisti anche quello "dell'adeguamento del modello di governo dei porti". Riguardo a questo tema non si anticipano ipotesi, che però si intuisce dovrebbero andare al di là di quanto previsto nella mancata riforma della legge 84/94. È comunque chiaramente manifestato l'intendimento, o meglio la necessità, che le Autorità Portuali divengano «soggetti logistici di area nell'ambito delle politiche di assetto del territorio in grado di incidere sui costi della fase portuale, per assicurare l'economicità del sistema, anche adeguando a logiche concorrenziali la regolazione di singoli servizi necessari nella fase portuale».

Poca redditività

la Cosco Holdings osservata speciale

Pechino - Cosco, la principale compagnia di navigazione cinese, confida in un ritorno alla redditività nel 2013. Lo conferma Ma Zehua, numero uno del gruppo che oggi si trova in forti difficoltà finanziarie. La cabina di controllo, China Cosco Holdings, è stata messa sotto osservazione alla Borsa di Shanghai. Le basse performance del gruppo hanno provocato una rivolta dei piccoli azionisti, che hanno chiesto le dimissioni del presidente di Cosco, Wei Jiayu.

Compagnie

China Shipping rate in aumento

Genova - **China Shipping Container Lines (CSCL)** ha annunciato che fra marzo e aprile aumenterà le rate di nolo sulle rotte principali. La data dell'introduzione delle nuove tariffe dipenderà dai volumi di carico. Prima del Capodanno cinese, il fattore di carico sulle rotte fra Asia ed Europa era assestato fra il 90% ed il 95%, mentre sulle rotte per l'America del Nord era superiore al 100%. Nella bassa stagione seguita, le rate di nolo per l'Europa sono state ridotte di \$ 25 per teu, quelle per l'America di \$ 100 per teu. Il prossimo aumento dall'Asia all'Europa dovrebbe essere di \$ 700 per teu.

Asia-Europe spot rates in freefall

Indices tumble 8% to North Europe and 10% to the Mediterranean

Ocean carriers plying the overcapacity-plagued Asia to Europe trade lane will need to react quickly to the latest spot rate data after indexes tumbled by a further 8% last week to North Europe and 10% to the Mediterranean.

In the case of North Europe, spot rates had already declined by 14% since the end of January and against this market sentiment the lines' mid-March \$700 per teu general rate increases appear to be doomed to fail.

The supply and demand imbalance will be further aggravated in May when the CKYH alliance reactivates its NE4 Asia-north Europe loop, not least with the deployment of larger vessels than before the winter programme's suspension last October.

Elsewhere, the G6 alliance decided against resuming its Loop 3 service, saying "we anticipate the current supply and demand balance will continue and we will not be reinstating the Loop 3".

Maersk Line culled its AE-9 loop just a few weeks after reactivating the service on a soft forward booking outlook.

The bad news for shippers is that the scene looks set for another round of blanked sailing by the carriers as they struggle to recover the out of kilter supply-demand balance.