



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

27 MARZO 2013

Nella "guerra per le crociere" chi vince, chi perde e chi spera

27 marzo 2013 |

I comunicati dei vari scali, con il trionfale annuncio spezzino che punta a triplicare gli attracchi – Le preoccupazioni di Livorno sui ritardi dei piani – Venezia, Napoli e i porti pugliesi all'attacco

LIVORNO – Da Miami, dove c'è stato l'ultimo salone internazionale delle crociere, la quasi totalità dei porti italiani che hanno presentato nel padiglione dell'ICI stanno adesso "vendendo" i propri successi per la stagione 2014.

Con una dimostrazione evidente: quella che il "sistema portuale italiano" non esiste, continua ad essere un non-sistema dove ognuno tira l'acqua al proprio mulino e possibilmente cerca di strappare traffici al porto più vicino, senza che ci sia alcuna autorità centrale che cerchi di mettere ordine e di fare programmazione.

Leggiamo, per fare una sintesi esplicativa, le tante dichiarazioni giunte nei giorni scorsi alla stampa. Possiamo partire dalla nota di CLIA, l'associazione che riunisce i più grandi operatori internazionali del settore (è l'acronimo di Cruise Lines International Association): nel 2012 si sono battuti tutti i record delle crociere con 6,14 milioni di passeggeri e una crescita in Europa dell'8% negli ultimi cinque anni. Attualmente il comparto garantisce l'occupazione di 315 mila persone. Significativo l'incremento di croceristi tedeschi (+11%, quota di mercato del 25%) e anche dei francesi (+9%) mentre l'Italia è in calo del 9% e la Spagna è crollata del 18%, causa la crisi mondiale dell'economia.

In questo quadro generale, l'elemento più rilevante a Miami è stata la guerra dichiarata da La Spezia a Livorno, con tanto di "coda" polemica tra i presidenti delle due Port Authority Gallanti e Forcieri. La Spezia si è infatti presentata con un progetto di mega-stazione passeggeri che sarà pronta tra due anni ma nel frattempo ha messo a disposizione una banchina attrezzata che ha già "catturato" una cinquantina di toccate di compagnie che avevano già programmato di andare a Livorno. Ne è seguita la solita polemica in salsa labronica: le colpe, le contro-colpe, i ritardi, i tentennamenti. Roberto Piccini, presidente della Porto 2000 livornese, ha riferito nelle commissioni consiliari del Comune – non senza qualche feroce battuta del presidente della Camera di Commercio Roberto Nardi, comproprietaria della Porto 2000, che ha contestato la correttezza di audizioni fatte senza nemmeno informare i soci della Porto 2000 – che "occorre da subito nel porto livornese un'azione di specializzazione e caratterizzazione" che dia risposte puntuali alle crociere. In parole povere: il piano operativo triennale e il piano regolatore del porto indicano da tempo che cosa fare per le crociere, ma si va avanti con il passo del gambero e si realizza poco o niente, tanto che già nella stagione 2013 ci sarà una perdita di 200 mila croceristi e forse ancora nel 2014 Livorno rimarrà a metà del guado.

Che gli altri porti non dormano lo si evince anche dai comunicati: che pur facendo i debiti tagli sulla loro totale credibilità – dice un vecchio proverbio: promesse e realtà: metà della metà – dimostrano come il business delle crociere stia contagiando tutti.

Da Olbia, l'Autorità portuale del Nord Sardegna prevede che quest'estate nei tre scali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres approderanno 118 navi, con la sola flessione degli attracchi a Porto Torres per la defaillance di una compagnia spagnola.

Da Salerno arriva invece l'annuncio che entro la prossima estate ci sarà un nuovo Polo delle crociere con la stazione marittima ultramoderna e il potenziamento del molo Manfredi: obiettivo, consolidarsi nella fascia che punta a 500 mila presenze all'anno.

Anche Cagliari sta costruendo un nuovo terminal, sia pure con le difficoltà legate a una città – dice il presidente dell'Authority Piergiorgio Massidda – che ancora non ha capito bene il valore del turismo navale.

In compenso Apulian Ports, l'associazione dei porti pugliesi di Bari, Brindisi e Taranto che ha partecipato a Miami per la prima volta in forma congiunta, ha raccolto interessanti adesioni delle maggiori società di crociere che guardano all'Adriatico.

Da parte sua Napoli ha potuto "vendere" anche l'America Cup con filmati e presentazioni per l'evento che avrà luogo dal 16 al 21 aprile. Per il 2013 nella sostanziale stasi delle crociere, Napoli ritiene di confermarsi al terzo posto in Italia con oltre 1 milione di passeggeri.

Venezia ha "venduto a Miami un protocollo (Venice Blue Flag) che garantisce l'eco-sostenibilità delle crociere nella Laguna e punta a confermare le cifre dell'anno scorso.

Infine La Spezia, nell'ambito del Ligurian Ports, annuncia con orgoglio che quest'anno triplicherà da aprile le proprie presenze (a spese più che altri di Livorno) mentre

Porti: Ap Levante, sostegno a imprese per rotte intermodali

(ANSA) - BARI, 25 MAR - La Puglia sostiene le imprese dei trasporti, della logistica e della produzione pugliesi, per lo sviluppo di nuove rotte intermodali, l'incremento dell'utilizzo del manifesto doganale elettronico e la modalita' di trasporto sostenibile che riduca a zero le emissioni. Lo fa grazie a due bandi di finanziamento dell'Autorita' portuale del Levante (Bari, Barletta e Monopoli) in collaborazione con la Regione Puglia, Assessorato ai trasporti e mobilita'. L'iter prevede la manifestazione di interesse da parte delle imprese che (in forma singola od associata) intendono partecipare all'intermodalita' verso i Balcani ed il Mar Nero. Attraverso una commissione allargata (composta da Regione Puglia, Ap Levante, Camera di Commercio, Confindustria, Confapi, Confcommercio) e' avviata la procedura negoziata che porta alla stipula del contratto di finanziamento per la realizzazione dei progetti pilota. L'Autorita' portuale del Levante e' da anni impegnata a sviluppare progetti a valere sui fondi internazionali e comunitari con un proprio ufficio di progettazione. Oggi l'Ap conta un sistema di relazioni Euro-Mediterranee con Libia, Turchia, Egitto, Marocco, Tunisia, Francia, Spagna, Israele e Libano attraverso i partenariati ed i gruppi europei di interesse economico che spaziano dal Portogallo alla Cina passando per Turchia, Uzbekistan, Azerbaijan e naturalmente Albania, Montenegro, Croazia e Grecia. (ANSA)

Porti: Ap Levante per il trasporto sostenibile

(ANSA) - BARI, 25 MAR - "Mettiamo a disposizione delle imprese i fondi dei progetti europei di cui e' titolare l'Autorita' portuale del Levante". Lo spiega il presidente dell'Ap, Francesco Mariani, commentando le opportunita' offerte dai due bandi di finanziamento per il trasporto sostenibile voluti dall'ente in collaborazione con la Regione Puglia. I bandi mettendo a sistema le risorse dei progetti comunitari a valere sui fondi See ed Ipa, stimolando le imprese a percorrere nuove rotte e ad utilizzare maggiormente le infrastrutture esistenti. "Applichiamo - spiega Mariani - i metodi previsti dal Libro bianco sui trasporti, incoraggiando innovazione e competitivita' in un momento particolarissimo". "Il senso di questi progetti - aggiunge il segretario generale dell'Ap, Mario Sommariva - e' di aprire il territorio di Puglia ed il network del Levante a nuovi mercati, cogliendo opportunita' di crescita per le imprese. L'Autorita' portuale svolge il ruolo di facilitatore istituzionale, una sorta di apripista, mettendo a disposizione i dati di monitoraggio dei flussi che attraversano i porti di Bari, Barletta e Monopoli. Sta alle imprese ora capitalizzare l'organicita' dei dati". (ANSA)

Porti: visita delegazione sindacale Amburgo a Napoli

Incontro con Dassatti per scambio esperienze e informazioni

(ANSA) - NAPOLI, 26 MAR - E' stato ricevuto dal commissario straordinario dell'Autorita' portuale, Luciano Dassatti, un gruppo di sindacalisti della DGB nord di Amburgo accompagnati da Mario Salzano, segretario generale della FILT-CGIL, e da Alfonso Vaia segretario CGIL della Campania. Scopo della visita, conoscere uno dei principali scali del Mediterraneo nel settore commerciale e del traffico passeggeri e stringere rapporti per scambi di informazioni nel campo anche delle relazioni sindacali.

"Conosco il porto di Amburgo - ha precisato Dassatti - un porto grande ed efficiente. Impossibile fare paragoni. Posso pero' affermare che il porto di Napoli e' importante perche' al centro del Mediterraneo e perche' conserva la sua natura di scalo multipurpose. La novita' e' la recente approvazione del Nuovo Piano Regolatore che entro il 2020 trasformerà il porto rendendolo moderno e adeguato ai suoi traffici".

La delegazione era composta da sei rappresentanti del sindacato DGB Nord di Amburgo e della regione. Come ha tenuto a precisare il capo delegazione Uwe Polkaehn, presidente DGB, "noi rappresentiamo il sindacato dei lavoratori portuali di Amburgo, ma anche di Lubecca, di Rostock, e siamo interessati a comprendere le vostre azioni nel campo della logistica, della formazione sulla sicurezza del lavoro, dell'ambiente. Il porto di Amburgo ha avuto un grande sviluppo negli ultimi 20 anni grazie all'apertura verso i Paesi dell'EST e sta ora puntando ad un piano dragaggi del fiume Elba per liberare i canali di accesso e di uscita dal porto verso il mare".

Il commissario straordinario Dassatti e il presidente Polkaehn al termine dell'incontro hanno concordato una visita dell'Autorita' Portuale ad Amburgo per studiare in particolare gli impianti a terra di alimentazione delle navi da tempo in funzione nel porto di Amburgo e che permettono di ridurre l'inquinamento atmosferico causato dai motori delle navi in banchina. (ANSA).

Sea Forum adriatico alla ribalta

27 marzo 2013 |

TRIESTE – Si è chiusa con successo la due giorni di analisi, confronto e dibattito dedicato alle varie forme di turismo via mare in Adriatico.

Oltre 250 gli operatori dei comparti cruise, ferry, sail & yacht che hanno seguito le 6 sessioni della prima edizione del forum internazionale itinerante ideato e organizzato da Risposte Turismo in partnership quest'anno con TurismoFVG.

Il mare adriatico come un'unica destinazione turistica da valorizzare congiuntamente tra tutti i Paesi che si affacciano su di esso in virtù delle sue forti potenzialità di crescita e di sviluppo.

Questo, in sintesi, l'orientamento generale emerso da Adriatic Sea Forum – cruise, ferry, sail & yacht, il nuovo evento annuale internazionale itinerante dedicato al turismo via mare nell'Adriatico legato ai settori crociere, traghetti e nautica (vela e motore) ideato da Risposte Turismo – società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica fondata e presieduta da Francesco di Cesare – e organizzato quest'anno in partnership con TurismoFVG e con la collaborazione di Promotrieste e Trieste Terminal Passeggeri.

L'evento, svoltosi presso il Palazzo dei Congressi della Stazione Marittima del capoluogo friulano, ha riunito oltre 250 operatori provenienti da Albania, Croazia, Grecia, Italia, Montenegro e Slovenia tra compagnie armatoriali, terminal crocieristici e di traghetti, marine e porticcioli, società di charter nautico, tour operator, cantieri nautici e agenti di viaggio e più in generale tutti coloro che, a vario titolo, sono interessati alle tematiche del comparto.

Nella giornata conclusiva del Forum gli argomenti affrontati hanno riguardato il ruolo di regate ed altri eventi come traino per la promozione della nautica e dell'Adriatico, le prospettive di sviluppo del traffico passeggeri via traghetto nell'area e il confronto tra i costi e le diverse forme di tassazione nei Paesi che su di essa si affacciano.

Più in particolare, nella sessione plenaria di chiusura i relatori intervenuti hanno condiviso lo spirito generale del Forum, sottolineando l'importanza di lavorare e cooperare per promuovere l'Adriatico a livello internazionale pur nella consapevolezza delle varie differenze esistenti tra i singoli Paesi.

Da parte di tutti è stata inoltre sottolineata l'importanza di ragionare in un'ottica di sistema e di networking, per promuovere l'area quale grande polo di attrazione di investimenti provenienti dall'estero.

“Il bilancio di questa prima edizione del Forum – ha commentato Francesco di Cesare – non può che lasciarci soddisfatti, sia per quanto riguarda la partecipazione internazionale registrata tra gli addetti ai lavori che hanno seguito l'evento, sia per la presenza di media italiani e stranieri intervenuti nella due giorni di lavoro e confronto”.

“I risultati positivi ottenuti – ha proseguito di Cesare – testimoniano la validità dell'intuizione avuta di dedicare un evento al turismo via mare e dal mare nell'Adriatico e ci forniscono lo spunto necessario per lavorare all'edizione 2014 che, vista la natura internazionale dell'evento, potrebbe trovare sede sulla sponda orientale dell'Adriatico”.

Nautica, parte la rivoluzione telematica

Un sistema di controlli più razionali e mirati sulle unità da diporto durante la stagione estiva. Istituzione di un modello telematico centralizzato della nautica simile a quello già esistente per gli autoveicoli e applicazione di un regime forfettario per l'attività di noleggio di imbarcazioni al fine di assicurare uno sviluppo trasparente al settore. Sono queste le principali misure che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha apportato, attraverso una serie di provvedimenti con i quali ha recepito le richieste degli operatori di settore, al comparto della nautica da diporto e che sono state illustrate nei giorni scorsi dal ministro **Corrado Passera** e dal viceministro **Mario Ciaccia** al presidente dell'**UCINA**, **Anton Francesco Albertoni**.

Nel dettaglio, al fine di evitare la duplicazione dei controlli in mare, soprattutto durante la stagione estiva, è stata emanata una direttiva, condivisa con gli altri ministeri competenti (MEF, Interno e Difesa), che prevede il rilascio, al diportista risultato in regola, di un attestato di verifica costituito da un bollino adesivo da applicare su un punto ben visibile dell'imbarcazione e di colore diverso per ciascun mese della stagione estiva. Inoltre è previsto che la definizione delle direttive di controllo venga gestita a livello provinciale: in particolare le strutture operative della Guardia Costiera forniranno in anticipo, con modalità concordate, la propria pianificazione agli analoghi reparti della Guardia di Finanza in modo da programmare l'attività ispettiva in mare evitando duplicazioni e sovrapposizioni.

Un DPR di prossima emanazione stabilirà i passaggi fondamentali della disciplina attuativa del Sistema Telematico Centrale della nautica da diporto, il quale include l'Archivio telematico centrale e lo Sportello telematico del diportista. L'Archivio elettronico costituisce la banca dati nella quale confluiscono tutte le informazioni di carattere tecnico, giuridico-amministrativo e di conservatoria inerenti le navi e le imbarcazioni da diporto. Lo "Sportello" del diportista rappresenta lo strumento cui è affidato l'espletamento degli adempimenti connessi all'iscrizione e all'abilitazione alla navigazione delle unità da diporto.

Infine un ulteriore decreto consente di accedere a un regime fiscale forfettario per l'attività di noleggio svolta occasionalmente, definendo le modalità per la relativa comunicazione da inoltrare, per via telematica, all'Agenzia delle entrate, alla Capitaneria di porto competente e agli Enti previdenziali. L'obiettivo è quello di sviluppare il noleggio offrendo un'opportunità di rilancio al settore, incentivando al contempo l'emersione con un regime fiscale agevolato. In particolare, si punta a intercettare l'ampia fascia di domanda proveniente da soggetti disposti a utilizzare occasionalmente un'unità da diporto ma non in condizione di acquistarla, dovendo sostenere anche i relativi costi di esercizio.

I temi di Adriatic Forum

Sottolineate le prospettive del turismo ma anche le disparità di costi tra le due sponde

TRIESTE – Questa volta è toccato alla città triestina ospitare l'“Adriatic Sea Forum”, evento annuale internazionale itinerante dedicato al turismo via mare nell'Adriatico per i comparti crociere, traghetti e nautica.

Il Forum si è tenuto giovedì 21 e ieri venerdì 22 al palazzo dei Congressi nella stazione marittima. Hanno partecipato oltre quaranta relatori internazionali provenienti da Albania, Austria, Croazia, Grecia, Montenegro, Slovenia e Gran Bretagna, oltre naturalmente l'Italia. Nel corso delle due sessioni si è parlato dell'offerta delle oltre 15 destinazioni costiere dell'Adriatico, sia sulla sponda est che su quella occidentale, interessate all'offerta turistica.

Particolare rilievo è stato dato nella prima giornata dei lavori al “Report” sul turismo marittimo in Adriatico elaborato da Risposte-Turismo e contenente i dati principali delle varie forme di turismo nautico registrato in quel mare. L'accento sulla crescita esponenziale delle crociere è stato accompagnato anche dai dati relativi alle prenotazioni già presentate per il 2013 dalle principali compagnie di navigazione interessate ai porti adriatici. E' stato anche presentato un nuovo portale per la nautica da diporto, che – come hanno sottolineato gli ideatori – sta subendo anche nei marina adriatici il peso della più grave crisi degli ultimi vent'anni.

Nel suo intervento di apertura del Forum, il presidente della Port Authority triestina Marina Monassi ha messo l'accento anche sulle pesanti differenze di costo dei servizi portuali e nautici tra la sponda italiana e quella slovena-croata: una differenza di costi che sta diventando pesante per le imprese portuali italiane e che ha fatto muovere a più riprese anche Assoportri nei confronti dei governi sia italiano che europeo a Bruxelles.

Nereo Marcucci è il nuovo presidente della Confetra

Primo obiettivo è quello di sottoporre alla politica un crash program sulla logistica per il rilancio del settore

 - Nereo Marcucci è stato eletto oggi nuovo presidente della Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica che rappresenta oltre 60mila imprese con più di 500mila addetti e un fatturato annuo complessivo di circa 60 miliardi di euro. Marcucci, che subentra a Fausto Forti, guiderà la Confetra per il prossimo triennio.

Marcucci avrà al suo fianco una giunta composta, oltre che dai presidenti di tutte le federazioni nazionali, dai nuovi componenti eletti: Roberto Alberti, Ivana Cecconi, Andrea Gentile, Sebastiano Grasso, Riccardo Martini, Renzo Muratore, Guido Restelli, Francesco Tavassi, Viviana Trenti, Pietro Vavassori e Maurizio Vellisco.

Livornese, classe 1946, Marcucci è da sempre impegnato in diversi ruoli nel mondo della logistica e ha già ricoperto cariche di rilievo all'interno del sistema associativo confederale sia come presidente di Assologistica che come vice presidente di Confetra.

Confetra ha reso noto che il primo obiettivo del programma di Marcucci è quello di sottoporre alle forze politiche un crash program sulla logistica capace di rilanciare in breve tempo il settore. 

Tecnico-nautici, l'Antitrust attacca direttamente il Ministero

Il nuovo parere del Garante sul pilotaggio chiama direttamente in causa il dicastero, che però latita, mentre gli operatori navigano a vista

Dopo la pioggia di censure "locali" dei mesi scorsi (*S2S* n.45/2012, n.50/2012), il mirino dell'Antitrust nell'ambito della guerra intrapresa dal Garante al vigente sistema di organizzazione e tariffazione dei servizi tecnico-nautici nei porti italiani si è ora spostato direttamente sui "piani alti".

Nel bollettino della scorsa settimana l'AGCM - Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha infatti rilevato come non solo "il decreto n.30 del 28 dicembre 2012 della Direzione Marittima di Venezia in materia di revisione delle tariffe per il servizio di pilotaggio per il biennio 2013-2014", ma anche "tutti gli atti presupposti, compreso il provvedimento del Ministero dei Trasporti n. MIT/porti/16651 del 21 dicembre 2012 e i criteri e meccanismi di formazione della tariffa al quale lo stesso rinvia integrano una violazione dei principi a tutela della concorrenza". Quindi questa volta ad intervenire non dovrà essere solo l'amministrazione locale del caso (la Direzione Marittima di Venezia), ma direttamente quella centrale (il Ministero dei Trasporti), altrimenti l'Antitrust potrà ricorrere al TAR (come peraltro ha fatto pochi giorni fa per un caso analogo, sebbene territorialmente limitato, *S2S* n.10/2013).

Questa volta l'attenzione dell'AGCM guidata da Giovanni Pitruzzella si è focalizzata sul complessivo sistema di tariffe dei servizi di pilotaggio, sottoposte da poco al consueto rinnovo biennale. Spiegando il complicato meccanismo, l'Antitrust, in estrema sintesi, ha messo in luce come l'aggiornamento delle tariffe non sia legato alla dinamica dei traffici dei vari porti, bensì basato su criteri piuttosto arbitrari e indipendenti "dalle esigenze di sicurezza del servizio,

funzione del livello dei traffici in ciascuna realtà portuale".

Il livello delle nuove tariffe scaturisce infatti da una variabile ("fatturato nuovo") in cui rientrano grandezze ritenute improprie dall'Antitrust perché indipendenti dal livello di sicurezza richiesto, che dovrebbe direttamente essere correlato al volume di attività di uno specifico porto: fra esse, ad esempio, il cosiddetto fattore N, cioè le cosiddette "quote piloti", "valore calcolato in base non solo al numero dei piloti in servizio

effettivo, ma al più ampio novero dei

cosiddetti soggetti aventi diritto", come "gli aspiranti piloti, i marittimi assunti in via provvisoria, i piloti infermi, i piloti cancellati dal registro, la vedova, gli orfani o i genitori dei piloti".

Insomma, il problema è quello già altre volte rilevato: non tanto l'esclusività del servizio, ma la prezzatura dello stesso, su base *rate-of-return* piuttosto che *price cap*, come invece suggerirebbe la letteratura scientifica in materia di servizi regolati. Cioè, con l'attuale sistema, se anche i traffici scendono, le tariffe dei piloti possono crescere: "Il modello di definizione della tariffa è tale da far sì che, a fronte di una contrazione di

domanda, possa realizzarsi in ogni caso una variazione percentuale positiva delle tariffe, definendo così un andamento anticiclico di queste ultime, anche nei casi in cui non si ravvisano accresciute esigenze di sicurezza che potrebbero giustificarle" spiega l'Antitrust.

Secondo l'Authority, quindi, il sistema vigente è un modo di proteggere la rendita dei piloti, a dispetto della congiuntura economica e a spese dell'utenza: "I criteri e meccanismi di formazione della tariffa determinano incrementi biennali delle tariffe dei relativi servizi disancorati dall'andamento dei livelli di traffico portuale - e quindi non giustificabili in termini di accresciute esigenze di tutela della sicurezza -, consentendo la definizione di prezzi superiori a quelli che una corretta regolazione dovrebbe definire come simulazione di prezzi concorrenziali, di fatto trasferendo ingiustificatamente sull'utenza portuale i maggiori costi derivanti dal corretto adeguamento dell'assetto organizzativo dei servizi alle concrete esigenze manifestate dalla domanda".

E per l'AGCM, malgrado quanto recentemente affermato proprio dalla Direzione Generale per i Porti del Ministero (*S2S* n.4/2013), non regge la giustificazione della sicurezza addotta per la preservazione dello status quo. "Ogni misura adottata dai pubblici poteri, idonea a incidere sul libero gioco concorrenziale - scrive infatti l'AGCM -, è giustificata solo ove si dimostri che la stessa è necessaria ed adeguata rispetto alla finalità di interesse pubblico perseguita (la sicurezza della navigazione, *nda*). (...) In tale prospettiva, i criteri e meccanismi prescelti ai fini della revisione biennale delle tariffe dei servizi di pilotaggio appaiono tanto inidonei al

dichiarato scopo quanto non necessari", finendo quindi con il configgere con la normativa europea in materia di concorrenza.

Ragion per cui, se il Ministero non provvederà, l'Antitrust adirà nuovamente le vie legali.

Andrea Molzo

Lo scorso mese il traffico merci nel porto di Ravenna è cresciuto del 12,7%

Nel primo bimestre del 2013 è stato registrato un incremento del 10,6%

~~inforMARE~~ - Lo scorso mese il porto di Ravenna ha movimentato 1.670.896 tonnellate di merci, con una progressione del 12,7% rispetto a 1.482.355 tonnellate nel febbraio 2012. Le merci sbarcate sono ammontate a 1.418.355 tonnellate (+14,5%) e quelle imbarcate a 252.541 tonnellate (+3,7%).

Complessivamente il traffico delle merci secche in import ed export si è attestato a 1.068.482 tonnellate (+7,2%) e quello delle rinfuse liquide a 342.080 tonnellate (+20,2%). Il traffico di carichi containerizzati è stato pari a 198.083 tonnellate (+27,0%) e quello dei carichi ro-ro a 62.251 tonnellate (+38,7%).

Nel primo bimestre del 2013 il porto ravennate ha movimentato un totale di 3.509.913 tonnellate, in crescita del 10,6% rispetto a 3.174.202 tonnellate nel periodo gennaio-febbraio dello scorso anno. 

Porti, Italia seconda in Europa per movimento merci

Un due per cento in più rispetto all'anno precedente. I dati forniti da **Eurostat** sul trasporto marittimo delle merci nei 27 Paesi dell'Unione Europea si riferiscono al 2011, ma in tempi di crisi sono un segnale decisamente positivo per il settore. Due terzi delle merci sono movimentate dai porti di sei Paesi, e tra questi l'**Italia** è seconda dopo la Gran Bretagna. Nel complesso, rende noto l'Istituto di analisi, gli scali comunitari hanno movimentato 3,7 tonnellate di merci nel 2011, anno più recente nella rilevazione. Una cifra che raggiunge quasi quella record di 3,9 miliardi di tonnellate del 2008, cioè appena prima della crisi economica che ha causato un calo a 3,4 miliardi l'anno successivo. Il Paese europeo che nel 2011 ha movimentato la maggior quantità di merci è la Gran Bretagna, con 520 milioni di tonnellate, con un incremento del due per cento sul 2010. Seguono a breve distanza l'Italia, con 500 milioni di tonnellate (+1%) ed i Paesi Bassi con 492 milioni (-9%), mentre a maggiore distanza troviamo la Spagna con 398 milioni (+6%), la Francia con 322 milioni (+3%) e la Germania con 296 milioni (+7%). Nel trasporto di passeggeri, invece, l'Italia raggiunge il primo posto con **82 milioni di viaggiatori**, pur mostrando un significativo calo (-7%). Seguono la Grecia con 79 milioni (-8%) e la Danimarca con 42 milioni di passeggeri (-1%).

Porti: Passera, continuare investire per restare competitivi

Risorse assegnate premiano autorità più impegnate su spesa

(ANSA) - ROMA, 22 MAR - Con l'assegnazione delle risorse per le infrastrutture portuali "premiamo le autorità portuali maggiormente impegnate in termini di capacità di spesa, consentendo loro di continuare a effettuare investimenti per il potenziamento delle infrastrutture e della competitività dei nostri porti". Lo afferma il ministro dello sviluppo, infrastrutture e trasporti Corrado Passera a proposito del decreto da lui firmato, che ripartisce oltre 80 milioni di euro. "La rete portuale italiana - conclude il ministro - costituisce uno snodo centrale per la logistica e per la gestione dei traffici del Mediterraneo. Bisogna continuare a investire su questo fronte per rimanere competitivi rispetto agli altri grandi porti del Nord Europa, dell'Africa del Nord e del Medio Oriente". (ANSA).



INFRASTRUTTURE L'EUROPA PROMUOVE IL "DISTRETTO CIS"

Napoli - «Il Parlamento europeo guarda con grande interesse alle infrastrutture logistiche di rilevanza internazionale, ancor di più a quelle localizzate nel Sud Italia, in vista della programmazione del quadro comunitario 2014-2020. Nella nuova politica di coesione si impone una riflessione sullo scenario futuro che si apre per il Mezzogiorno, sulla qualità dei progetti da finanziare e sul ruolo degli investimenti infrastrutturali». Lo ha detto il vicepresidente vicario del parlamento europeo, Gianni Pittella in visita al Distretto Cis - Interporto Campano.

«Realità come questo Distretto dimostrano che bisogna cambiare prospettiva e considerare il Sud Italia non come la "palla al piede" del Nord, ma come spazio economico e sociale in cui mettere le ali della crescita del Paese. Il Sud è l'unica area dove l'Europa e l'Italia possono crescere velocemente, a ritmi superiori alla media europea. L'interporto Campano è una delle eccellenze che animano il sud del paese. Per la sua posizione geografica e le connessioni con i porti, rappresenta un autentico "Ponte degli affari tra il sud ed il mondo", essendo la porta meridionale dell'Europa».

Al vicepresidente Gianni Pittella - si legge in una nota - sono state mostrate le varie infrastrutture di servizio presenti all'interno dell'area, tra cui la Stazione Ferroviaria - l'unica in Italia presente all'interno di un **Interporto, il Polo del freddo, il Terminal container, l'Impianto di manutenzione dei treni Ntv** e alcune importanti realtà imprenditoriali che hanno sede nella struttura.

L'Interporto di Nola, nel 2012 ha registrato, per la movimentazione dei containers, gestita da **Tin (Terminal intermodale Nola)** un incremento del 31% rispetto al

2011 e per le merci trasportate su ferrovia, attraverso la società controllata **Isc (Interporto Servizi Cargo)** un incremento del 30% rispetto all'anno precedente. L'Interporto Campano, con Cis e Vulcano Buono - **il centro servizi progettato da Renzo Piano** - costituisce un distretto che riunisce 1.000 aziende e occupa 9.000 addetti, unico in Italia, animato da una filiera integrata verticalmente di logistica, intermodalità, distribuzione all'ingrosso e retail.

Ntv. Soddisfatto perché la concorrenza della Ntv sul mercato del trasporto ferroviario ha «costretto» le Ferrovie dello Stato a potenziare il servizio sulla linea Adriatica, «molto meno lieto» nel vedere ostacoli al servizio, proprio sulla linea Adriatica, per il suo treno Italo ad alta velocità. Così il presidente della Ferrari e azionista di Ntv, **Luca Cordero di Montezemolo**, è entrato nei giorni scorsi nella vicenda, piuttosto dibattuta, della concorrenza sulla linea Milano-Ancona. «Sono lieto che le Ferrovie dello Stato italiane, subito dopo l'annuncio, nel dicembre scorso, dell'attivazione del collegamento Italo tra Milano e Ancona, abbiamo improvvisamente riscoperto la linea Adriatica - osserva Montezemolo -: anche questa volta il pungolo della concorrenza è servito a colmare un'imperdonabile lacuna».

Portacontainer, superati 10mila teu di stiva media

Una crescita costante. E' quella che caratterizza la dimensione delle portacontainer che operano tra Asia e Nord Europa. Prendono il mare navi sempre più grandi, che raggiungono ormai i 18mila teu, con una **capacità di stiva** che - in media - ha superato la soglia dei **10mila teu**. Secondo una ricerca di **Drewry**, l'incremento non subirà battute d'arresto nemmeno nei prossimi anni, nonostante la corsa verso le Ultra Large Container Vessels stia rallentando. Infatti, alcune compagnie hanno ritardato la consegna di ULCV per evitare un eccesso di stiva in un momento di forte incertezza economica. La flotta globale si attesta al primo marzo 2013 a 16,3 milioni di teu, con un portafoglio di ordini di altri 3,5 milioni di teu, che solo in parte è compensato dalla dismissione di vani di piccole e media dimensione. Nel 2013, infatti, è prevista la demolizione di 39 portacontainer, per un totale di 90mila teu e un'età media di 21 anni. Ma nello stesso periodo saranno consegnate agli armatori 41 nuove portacontainer con oltre i 10mila teu di stiva.

Da 12 anni

un Nuovo bond maersk in arrivo

Londra - Il conglomerato danese dello shipping **Ap Moeller Maersk** ha cominciato a sondare il campo per un'emissione obbligazionaria in sterline da 12 anni a un tasso superiore di 200 punti base rispetto all'equivalente bond emesso dal governo inglese.

L'ultima emissione del gruppo è stata ad agosto dello scorso anno, con un bond settennale da 750 milioni di euro. Il mese scorso, Maersk ha superato gli obiettivi annuali legati agli utili e da Copenaghen prevedono nel 2013 un aumento delle attività legate al trasporto marittimo, che dovrebbe coprire il calo delle entrate dal settore petrolifero. Il gruppo oggi controlla il 14 per cento della flotta mondiale portacontainer.

Migliorano i conti per alcuni global carrier

Numeri in crescita per Maersk, CMA CGM e CSAV mentre peggiorano le performance di Hapag Lloyd e ZIM

I noli nel trasporto marittimo di container rimangono sotto pressione ma i bilanci dei global carrier, dopo i piani di razionalizzazione delle navi e delle linee, tornano a vedere un po' di luce.

Partendo dalla prima della classe, il gruppo Maersk nel 2012 ha fatto registrare un risultato superiore a quello dello scorso anno, sia in termini di utile netto sia dal punto di vista delle prestazioni. L'utile netto dell'esercizio passato si è attestato sui 4 miliardi di dollari, grazie anche alla positiva risoluzione di una disputa fiscale in Algeria e agli incrementi di volumi e noli. Il rendimento del capitale investito (ROIC) è stato dell'8,8%. Nel dettaglio, Maersk Line ha ottenuto un utile di 461 milioni di dollari (il 2011 invece era stato chiuso a meno 553 milioni) e il nolo medio per container FEU è stato di 2.881 dollari. La società ha visto un incremento del 5% nei volumi movimentati rispetto al 2011 e ha ridotto dell'11% il bunker consumato per FEU. La divisione 'liner' del gruppo Maersk ha incrementato del 4% la capacità totale, che ora tocca quota 2,6 milioni di TEUs (nel 2011 erano 2,5) grazie alla riconsegna di navi in charter e ha mantenuto la sua quota di mercato. Per il 2013 si prevede un ulteriore incremento

degli utili grazie a una riduzione dei costi. Il 2012 è stato chiuso in positivo anche dal gruppo armatoriale francese CMA CGM che ha fatto registrare un utile netto di 361 milioni di dollari rispetto a una perdita netta di cinque milioni di dollari nell'esercizio precedente. I ricavi sono aumentati del 7% attestandosi a 15,9 miliardi di dollari e il risultato operativo ha registrato un incremento dell'82% salendo ad oltre 1,3 miliardi di dollari.

Rodolphe Saadé, amministratore delegato del gruppo, commentando i risultati ha detto: "Abbiamo completato la nostra ristrutturazione finanziaria e rafforzato significativamente il nostro stato

patrimoniale con la cessione di una nuova quota azionaria a FSI e di un'ulteriore quota a Yildirim". Nel 2012, infatti, CMA CGM, oltre ad aver lavorato intensamente per raggiungere un accordo con le banche per la ristrutturazione del proprio debito, ha ottenuto iniezioni di capitale di 150 milioni di dollari e di 100 milioni di dollari rispettivamente da parte della finanziaria pubblica Fonds Stratégique d'Investissement (FSI) e da parte del gruppo turco Yildirim. A ciò si aggiungerà il ricavato di 400 milioni di euro che

CMA CGM otterrà dalla vendita del 49% della filiale terminalista Terminal Link alla cinese China Merchants Holdings (International) Co. Lo scorso anno la flotta di portacontainer del gruppo ha trasportato volumi di carico pari a 10 milioni di TEUs, con un aumento del 6% sul 2011.

Fra i top player del trasporto marittimo di container riduce le perdite anche la compagnia cilena CSAV

(Compañía Sud Americana de Vapores), che ha comunque chiuso il 2012 con un rosso di 313,6 milioni di dollari rispetto a una perdita netta di 1,3 miliardi nell'esercizio precedente. I ricavi sono ammontati a 3,43 miliardi di dollari, in calo del 28,4% rispetto ai 4,79 miliardi

del 2011, e il risultato operativo è stato di segno negativo per 191,3 milioni di dollari rispetto a un passivo di 1.107,3 milioni di dollari nel 2011. Lo scorso anno la flotta di portacontainer del gruppo sudamericano ha trasportato volumi di carico pari a 1.933.411 TEUs, con una diminuzione del 38,2% rispetto al 2011. La flessione dell'attività è effetto del piano di ristrutturazione del gruppo avviato nel 2011 da CSAV, che ha comportato una riduzione della capacità della flotta, un incremento delle attività svolte in partnership con altri vettori, un aumento della quota della flotta di proprietà e una nuova struttura organizzativa. CSAV ha precisato che con il quarto trimestre del 2012 sono terminati gli oneri determinati da questo processo di ristrutturazione.

Sono invece peggiorati l'anno scorso i risultati economici della tedesca Hapag-Lloyd. Il bilancio 2012 ha subito un accentuato deterioramento e l'esercizio è stato archiviato con una perdita netta di 128,3 milioni di euro rispetto al rosso di 28,8 milioni di euro nel 2011 nonostante un aumento del 12,1% dei ricavi che si sono attestati a 6,84 miliardi di euro rispetto a 6,10 miliardi di euro nel 2011. I costi sono saliti del 17,1% raggiungendo i 6,18 miliardi di euro (Hapag-Lloyd ha evidenziato che nel 2012 i costi del bunker sono saliti a livelli record di oltre 720 dollari/tonnellata, in particolare nel

primo semestre, e che nell'intero anno la compagnia ha speso mediamente per il combustibile 660 dollari/tonnellata, con un incremento del 9% sull'anno precedente che già aveva registrato una crescita del 34% di tale voce di costo rispetto al 2010). L'EBITDA e l'EBIT del

2012 sono ammontati rispettivamente a 334,5 milioni e 2,5 milioni di euro contro un EBITDA ed un EBIT di 367,1 milioni e 80,1 milioni di euro nel 2011. Lo scorso anno la flotta di portacontainer di Hapag Lloyd ha trasportato volumi di carico pari a 5.255.000 TEUs (+1,1% sul 2011), registrando un nolo medio pari a 1.581 dollari (+3,2%).

Il 2012 è stato chiuso in perdita anche dalla compagnia di navigazione israeliana ZIM. Il risultato è stato negativo per 433 milioni di dollari, a fronte della perdita di 391 milioni di dollari fatta segnare nel 2011. I ricavi sono invece cresciuti del 4,7%, attestandosi sui 3,96 miliardi di dollari. ZIM ha dovuto registrare anche la perdita di 133 milioni di dollari causata dalla recente cancellazione degli ordini di 5 portacontainer originariamente firmati con Samsung Heavy Industries. Dal punto di vista dei volumi, nel 2012 ZIM ha movimentato 2.407.000 TEUs (-0,7% rispetto al 2011), mentre i noli sono cresciuti in media del 2% arrivando a 1.342/TEU.

N.C.

Evergreen announces rate restoration

Evergreen Line, whose market share of 4.4% makes it the world's fifth-largest container shipping line, according to Alphaliner, has announced a rate restoration programme for the trades between the Far East (including Japan), the Indian Subcontinent, Europe and the Mediterranean. The increase will amount to USD 700/teu and USD 1,400/feu or high-cube container for westbound trade from 15 March, whilst for eastbound trade it will take effect on 1 March and amount to USD 150/teu and USD 300/feu or high-cube container. Many lines' rate increases have proved to be unimplementable recently, so it remains to be seen whether Evergreen will be more successful. *it*

www.evergreen-line.com

Fruit Logistica 2013 grew strongly

The Fruit Logistica trade fair ended on a positive note in Berlin on 10 February. This year the fruit trade summit attracted more than 58,000 trade visitors from 130 countries, who learnt a lot about new products and services in the fresh produce value chain, as well as getting an overview of the global market. In 2012 the fair attracted 56,000 visitors from 139 countries. Around 80% of the visitors again came from outside Germany this year, once more underlining the fair's global reach. The strongest participation in the exhibition yet saw 2,543 exhibitors – from the entire length of the value chain for the supply of fresh fruit and vegetables – from 78 countries present their services. 90% of the exhibitors came from outside Germany.

Exhibitors and trade visitors alike praised the excellent contacts they were able to establish with wholesalers and retailers, fruit and vegetable growers as well as importers and exporters. Key representatives from the world of agricultural policy also came to Berlin, including twelve agriculture ministers. Around 750 media representatives from 37 countries reported on the exhibition. Peru was the official partner country of Fruit Logistica 2013. The Agility Emerging Markets Index 2013 reported a slight decrease in the perishables trade between Peru and the USA, but a high volume of maritime trade between the two countries means it is still one of the most important partnerships in Latin America for the United States of America.

Dr Christian Göke, the chief operating officer of the fair organiser Messe Berlin, pointed out that he and his team were pleased with the way the event had gone, emphasising that there probably is not another trade fair in the world with such a clearly leading role in its industry as Fruit Logistica. This year's Fruit Logistica innovation award went to a city farming concept developed by the Dutch Staay Food Group. Customised greenhouses with specialised LED lighting enable seeds to be cultivated into young plants in just 35 days, independently of their natu-

ral season. Optimum growing conditions make pesticides unnecessary, thus offering a sustainable way to produce healthy food. *cd*

www.fruitlogistica.de

Grimaldi remains optimistic

Full speed on motorways of the seas

It may not be possible for many shipping companies to look ahead with optimism to the coming months – but the Grimaldi group is an exception. This old-established family-owned company has defied difficult market conditions and remained profitable for the last few years (see ITJ 43-44/2012, pages 23-24). The group even plans to improve its performance this year. Antje Hanna Veregge spoke to commercial director Dr Guido Grimaldi at Fruit Logistica in Berlin.

«We're especially optimistic about the opportunities for short sea traffic in Europe, where we want to further expand our market share,» said Dr Guido Grimaldi, the corporate commercial director in charge of truck and trailer activities of the Grimaldi Group.

The group is a pioneer in this field in the context of the motorways of the seas project initiated by the European Commission. These motorways are part of the Trans-European Transport Network (Ten T) and are supposed to lead to a

shift of freight from Europe's congested roads to the seas. By subsidising the floating infrastructure on European waters the EU is aiming to promote structural change in its member states.

Connecting the Med and north Europe

This will enable the EU to have a more sustainable and more efficient transport industry rather than banking on pure road transport. The background is clear. According to the EU Commission, congested transport infrastructure costs its

member states approximately 1% of their combined total GDP annually. The future of intra-European freight transport is in intermodal transport, says the com-

mission. The prospects for the Grimaldi group are thus good. The group's subsidiaries Finnlines and Minoan Lines are part of a large network that connects Mediterranean countries with northern Europe as well as with countries on the Baltic, with regular departures of ro-ro/ro-pax ships or pure ro-ro freighters.

From the roads to the seas

«Our short sea shipping market share in Greece is already around 70%,» Grimaldi said, «but we aim to continue to increase our market share in Europe. Under the current market conditions this will only be possible if we manage to change the modal split in European countries.»

Countries such as Spain and Italy especially continue to rely mainly on road transport for their freight operations. Grimaldi sees great potential for freight transport by the motorways of the seas in the Baltic region too. Rostock and Travemünde (both Germany) are important hubs for the Finnish market, while St Petersburg (Russia) and Gdynia (Poland) are important hubs for Russia and Eastern Europe.

Grimaldi provided the example of the transportation of goods from Barcelona to Helsinki by ro-ro ships, with transshipment in Rostock or Travemünde, to illustrate that it would cost only half of the cost of road transport – despite the fact that most of the transport would still be carried out by road. This is where the Grimaldi Group aims to act, to achieve an intermodal shift here by offering shorter transit times and regular departures. The Barcelona-Helsinki route takes a mere 52 hours – 24 hours for Barcelona-Travemünde and another 28 hours for Travemünde-Helsinki.

Using Travemünde or Rostock as a hub, Grimaldi also wants to attract cargo from Turkey, Bulgaria and Poland, bringing the freight to Finland via the German centres. This connection is important to improve business, Grimaldi said, which

is an important goal for 2013.

Equipped for success

To achieve this the Grimaldi group concentrates on large ships. «In this way we benefit from economies of scale, we can work more economically and therefore offer better rates,» Grimaldi explained. Last November the group introduced the *Eurocargo Catania* and the *Eurocargo Brindisi*, two new ro-ro vessels with capacities of around 240 semi-trailers each, on the route from Catania (Sicily) to Brindisi (Apulia) as well as to Ravenna (northern Italy).

Guido Grimaldi is optimistic that this year will be a good one for the company – despite the difficult economic conditions. «The crisis has fortunately not affected us too much so far. I'm completely convinced that with our larger ships, innovative ideas, but above all thanks to our outstanding team, we're well equipped to operate successfully this year.»

Antje Hanna Veregge
www.grimaldi.napoli.it

The race of the giants

Shanghai stays ahead of Singapore

Shanghai needed only a comparatively short time to overtake its main rival, Singapore, after the latter had only recently moved ahead of Hong Kong. One thing is certain, namely that in terms of volume the Asian ports play in an entirely different league than their European competitors.

Shanghai, the world's largest port, achieved a further increase in its container throughput in 2012. According to the Shanghai International Port Group (SIPG), which manages the hub, the number of boxes that passed through the port was up by 2.5%, from 31.7 to 32.5 million teu. The total volume of goods handled, at 50.2 million t, remained more or less at the previous year's level.

The port operator stated that «it had made great efforts to counter the effects of the global economic slowdown.» It had met its target for the year and had maintained its satisfactory overall financial situation.

Both broke the 30 million teu barrier

SIPG, which is listed on the Shanghai stock exchange, increased its net profit by 4.2% to USD 773 million. Sales were up by a remarkable 32% to USD 4.6 billion. The port undertaking attributes this double-digit growth to the new tax reforms and larger container volumes,

among other things. The port of Shanghai comprises a deepsea port and a river port located at the mouth of the Yangtze river in central China.

For the rival port of Singapore, the Maritime and Port Authority of Singapore (MPA) has also reported a volume of more than 30 million teu in 2012. A total of 31.6 million teu (+5.7% compared with 2011) was loaded or unloaded in the port, enabling Singapore to hold on to second place in the list of the world's largest container ports.

Domestic and international growth

Singapore's transport minister Lui Tuck Yew pointed out that «as the principal hub between the main trade routes, Singapore has not been unaffected by the challenging developments in the global economy, naturally enough. I'm pleased that Maritime Singapore nevertheless achieved good growth in 2012.»

Market observers see the reasons for the increase in Shanghai in the country's own economic advance, and in the growth of neighbouring southeast Asian countries such as Indonesia, Thailand and the Philippines in the case of Singapore. Both ports expect container volumes to continue to expand in 2013. *it*

www.portshanghai.com.cn

www.mpa.gov.sg