



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

12 APRILE 2013

Crociere: porto di Bari al primo posto per Costa Crociere

Nel 2013 previsti 67 scali nel capoluogo e 250mila passeggeri

(ANSA) - BARI, 9 APR - Bari si conferma il primo porto del Sud d'Italia per Costa Crociere. Oggi, la presentazione della stagione estiva 2013 a bordo di 'Costa Magica', in partenza ogni martedì. E con 'Costa Fascinosa', in porto di lunedì, il gruppo imbarcherà passeggeri fino al 19 novembre. Nel 2013 saranno 67 gli scali delle navi Costa a Bari producendo un traffico passeggeri superiore alle 250.000 unità.

Costa Crociere quest'anno festeggia il suo 65° anniversario e Massimo Annicchiarico, senior sales manager della compagnia, con orgoglio ha parlato di quanto Bari sia funzionale per la compagnia. "È il primo porto nel Sud d'Italia per numero di passeggeri movimentati. Tra 'Magica' e 'Fascinosa' ne abbiamo circa 250.000 che solcano il porto di Bari. C'è stato, poi, un incremento di passeggeri, ma anche della flotta". Quanto, poi, alle ricadute economiche della presenza della compagnia sul territorio, uno studio del Mip (la business school del Politecnico di Milano), incentrato sull'impatto economico di Costa Crociere in Italia, riferisce di un valore di spesa diretta, nel 2010, di 1,8 milioni di euro generato dal gruppo nel solo porto di Bari. Mentre la spesa diretta generata dalla compagnia in Puglia supera i 7,5 milioni di euro.

'Costa Magica' è una nave da 102.600 tonnellate in grado di ospitare 3.470 ospiti. Sino al 19 novembre, ogni martedì raggiungerà la Grecia e la Croazia e rientrare in Italia facendo scalo a Venezia. Costa Fascinosa, a Bari ogni lunedì, si spinge fino in Turchia. (ANSA).



09 aprile 2013

IL CONVEGNO BUSINESS IN MAROCCO ITALIA IMPREPARATA?

Genova - «Il Marocco non ha ancora aderito all'accordo con l'Unione europea per estendere le Autostrade del mare alla sponda meridionale del Mediterraneo». «È perché rispetto alla politica euromediterranea siamo molto cauti. Sappiamo benissimo che soldi per questi progetti non ce ne sono»: questo botta e risposta fra un funzionario dell'Autorità portuale di Genova e l'ambasciatore del Marocco in Italia, andato in scena nell'auditorium di Confindustria Genova durante il convegno su "Marocco industriale", testimonia la delicatezza del rapporto con un paese molto attento a preservare e valorizzare le proprie risorse. E segna la distanza che ancora separa l'economia del nostro paese da quella del regno maghrebino. Una distanza molto maggiore rispetto ad esempio alla Francia e che lo stesso ambasciatore, **Hassan Aboyoub**, ha sintetizzato con pochi dati: l'ambasciata francese in Marocco ha **500 dipendenti**, quella italiana 7. La Camera di commercio francese a Casablanca ha quattromila soci, molti di più di quella italiana, che pure vanta il primato di anzianità essendo stata aperta 106 anni fa.

Per superare queste distanze **Confindustria Genova** ha organizzato l'incontro di ieri, a cui sono stati invitate le industrie liguri interessate a investire in Marocco. Che è un paese complesso, se paragonato ad esempio alla Libia, dove la presenza italiana è molto più radicata e dove il problema è quello di istituzioni troppo deboli. Il Marocco ha la caratteristica contraria: lo Stato è molto forte e molto attento a gestire lo sviluppo. «Nell'ultimo decennio - ha detto durante l'incontro Yasmina Sbihi, rappresentante in Italia dell'Agenzia degli investimenti del Marocco - il prodotto interno lordo marocchino è cresciuto a una media del 5% all'anno. Soltanto nel 2012 si è registrata una contrazione, a causa dell'interdipendenza dell'economia con quella dell'Unione e per la siccità. Ma per il 2013 Banca mondiale e Fondo monetario internazionale prevedono una crescita in linea con quella dell'ultimo decennio, con calo della disoccupazione e

crescita degli investimenti esteri». Alcune imprese hanno trovato la strada giusta, come **Grandi Navi Veloci**, che è arrivata in Marocco nel 2008 con la linea **Genova-Barcellona-Tangeri**, a cui col tempo ha aggiunto altre due rotte dal porto francese di Sète. Nel 2012 ha trasportato 350 mila passeggeri, 150 mila auto e 100 mila metri lineari di rotabili. Ma soprattutto sta cominciando a radicarsi in loco, uno dei passi più difficili da compiere, soprattutto per le imprese italiane. Il direttore generale di Gnv, **Ariodante Valeri**, ha detto che i servizi nei confronti di merci e passeggeri che sbarcano e si imbarcano negli scali marocchini, che prima venivano esternalizzati, verranno svolti in insourcing da una società di nuova creazione, la Gnv Marocco. Ai rappresentanti di altre aziende che hanno assistito al convegno e che sono già attive in Marocco, come **Ferriani Solis** o **Ansaldo Sts**, Aboyoub ha consigliato di operare con offerte collettive: «Lo abbiamo proposto per il settore ferroviario - ha detto - ma le imprese italiane non vogliono unirsi fra loro per offerte collettive. Nel marketing subiscono la concorrenza più forte delle imprese tedesche».

Le occasioni per fare affari ci sono, insomma, ma per coglierle occorre arrivare preparati. Lo scorso 20 febbraio si sono svolte a Tangeri le Assise nazionali dell'industria del Marocco, uno strumento con cui si cerca di mettere insieme interesse pubblico e iniziativa privata in quello che l'ambasciatore attribuisce a una «cultura politica che da secoli si basa sul consenso fra governo, settore privato e società civile». Il paese sta portando avanti un piano nazionale di emergenza industriale per diventare un hub manifatturiero, per aumentare il Pil al 2015 di 50 miliardi di dirham (4,5 miliardi di euro).

In crescita i risultati di CePIM - Interporto di Parma

Capitani: stiamo procedendo nella direzione giusta

~~Infografica~~ - Il consiglio di amministrazione di CePIM Spa - Interporto di Parma ha approvato il progetto di bilancio consolidato dell'azienda, che sarà sottoposto all'avallo dell'assemblea dei soci in programma per i primi giorni di maggio. Nel corso della seduta il Cda ha preso atto delle ottime performance conseguite dalla società nel 2012 che ne hanno accresciuto il valore e la capacità competitiva sui mercati domestici ed internazionali. Il margine operativo lordo, infatti - ha reso noto CePIM - è cresciuto lo scorso anno del 26% circa rispetto al 2011, con un utile ante imposte in percentuale ancora maggiore.

Tra i principali risultati conseguiti rientrano l'accordo tra CePIM e un operatore internazionale del settore pneumatici che ha fatto nascere a Parma uno dei principali poli logistici in Italia per lo stoccaggio e la distribuzione di pneumatici: un vero e proprio hub per la distribuzione capillare e per il rilancio anche su altri poli nazionali. Vi sono stati, poi, l'attivazione del collegamento ferroviario diretto tra Parma a Brindisi e l'avvio delle trattative con la società chimica Versalis del gruppo Eni che è sfociato all'inizio di quest'anno nell'accordo per il servizio di collegamento, anche questo via ferro, tra il CePIM e il centro intermodale di Catania.

«I risultati raggiunti lo scorso anno nel settore della logistica integrata - ha commentato l'amministratore delegato Luigi Capitani - ci hanno confermato che stiamo procedendo nella direzione giusta. L'internazionalizzazione della società, l'avvio di relazioni o l'ampliamento delle partnership con operatori portuali e del trasporto e con produttori di materie prime o di prodotti finiti, lo studio e l'implementazione di programmi tailor-made per l'abbattimento dei costi a tutto vantaggio dei nostri clienti, la partecipazione in qualità di progettisti e in coinvolgimento diretto nell'implementazione di piattaforme logistico-distributive in paesi Brics: sono alcuni dei settori sui quali ci siamo rafforzati nel 2012, nell'ottica di una integrazione dei ruoli che accresce e consolida il nostro profilo di interlocutore affidabile». 

La portualità turistica italiana è pronta alla ripresa

Perocchio: il "new deal" è già stato impostato attraverso l'ottenimento di nuove normative

~~inforMARE~~ - La portualità turistica italiana è pronta alla ripresa. La positiva prospettiva è stata sottolineata sabato scorso nel corso della tavola rotonda "Portualità turistica e turismo nautico, temi strategici per la ripresa del settore" che è stata organizzata dall'International Propeller Club Port of Venice e da ExpoVenice nell'ambito della dodicesima edizione del Salone Nautico Internazionale di Venezia, in corso al Parco San Giuliano di Venezia-Mestre dal 5 al 7 aprile e dal 12 al 14 aprile.

Nel suo intervento Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas (Associazione Italiana Porti Turistici), ha rilevato che, nonostante le difficoltà politiche, economiche, finanziarie e fiscali che sta vivendo il nostro Paese, il "new deal" per la ripresa del comparto nautico, non appena la crisi di liquidità sarà superata, è già stato impostato dalle organizzazioni di categoria attraverso l'ottenimento di nuove normative come, ad esempio, la posa dei pontili galleggianti senza autorizzazione edilizia; la delega alle Autorità Portuali dei porti commerciali per introdurre spazi per la nautica nei propri Piani Regolatori Portuali; l'inserimento delle strutture per la nautica da diporto nella legge del project financing; la normativa sul noleggio occasionale; l'istituzione del registro informatico per le imbarcazioni.

Secondo Assomarinas, ora manca solo un governo sufficientemente forte per produrre i decreti attuativi che diano applicazione a queste norme. «Non ci resta - ha spiegato Perocchio - che attendere la stabilizzazione finanziaria europea per assistere ad una nuova tumultuosa crescita del comparto».

In vista di questa ripresa, nel corso dell'incontro il Propeller Club Port of Venice, in collaborazione con l'Associazione "Ponti sui Mari" e Sistema Walcon di Ferrara, ha presentato l'ipotesi progettuale per un piano di infrastrutturazione dell'Isola di Pellestrina, nella laguna di Venezia, con strutture galleggianti a basso impatto ambientale. 

11/04/2013
politiche maritime

Servizi tecnico-nautici, l'Italia fa la sua proposta

di **Renato Imbruglia**

In questi giorni sono in corso all'International Maritime Organization (IMO) di Londra i lavori del Comitato FAL (Facilitation Committee Relating to Convention on Facilitation of International Traffic) che si occupa di individuare e migliorare le strutture e le manovre delle navi in porto e nel rapporto con le strutture di terra, in altre parole, i servizi tecnico-nautici. L'Italia ha presentato un proprio documento, insieme alla Spagna, che si propone di creare delle linee guida per un livello minimo di formazione per il personale portuale, con l'obiettivo di aumentare la sicurezza nell'ormeggio delle navi, avendo in cambio anche una maggiore efficienza. Non è in gioco la regolamentazione dei servizi tecnico nautici, ma il documento propone di dare una risistemata alla formazione delle figure raccolte in questi servizi, soprattutto la parte riguardante il rilascio di certificati e permessi.

Infatti, come evidenziato nel documento, è ampiamente riconosciuto l'importante lavoro dei portuali, che concorrono a mantenere alta la sicurezza e a garantire lo svolgimento delle operazioni, ma con gli sviluppi degli ultimi anni è diventata confusa la distinzione tra operazioni di bordo e di terra. Questo perché i cambiamenti delle attività portuali degli ultimi anni sono stati anche in parte orientati verso una maggiore efficienza e flessibilità, che hanno contribuito a mischiare i ruoli. Per riuscire a mantenere alti gli standard di lavoro, è necessario indirizzare e definire non solo le mansioni del personale di terra, ma anche i compiti che i marittimi devono svolgere durante le operazioni in porto.

Se il documento italiano venisse approvato, ma pare difficile, bisognerà iniziare a pianificare dei corsi di formazione certificati che permettano di dare le giuste capacità agli operatori, non solo quelli che già operano nei porti, ma tali formazioni e corsi saranno considerati fondamentali anche per i prossimi futuri impiegati e per chi inizia a lavorare in tale attività. Il personale di porto dovrebbe avere conoscenze valide sugli aspetti tecnici navali e della meccanica, nelle operazioni di sicurezza, nella manovrabilità in porto, nella conoscenza della struttura in cui si lavora, nell'utilizzo di strumenti elettronici e infine nella capacità di operare in caso di incidenti e di situazioni particolari.

Come detto, appare difficile che il documento possa essere approvato in questa sessione del comitato FAL, a causa di una mancanza di unanimità, ma sicuramente il tema sarà riproposto in prossime riunioni. Il documento italiano rappresenta una base di partenza per un discorso che interessa anche altri paesi europei e su cui si dovrà lavorare a livello locale, nazionale e internazionale.

Lo scorso mese il traffico dei container movimentato dai porti marittimi cinesi è cresciuto dell'8,4%

Nel primo trimestre del 2013 l'incremento è stato dell'8,1%

~~Lo scorso mese~~ Lo scorso mese i porti cinesi hanno movimentato complessivamente 870,8 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del 10,3% rispetto a 789,1 milioni di tonnellate nel marzo 2012. I soli porti marittimi hanno registrato un traffico di 609,9 milioni di tonnellate (+10,1%), mentre gli inland port hanno totalizzato un traffico di 260,9 milioni di tonnellate (+11,0%).

Lo scorso mese il traffico containerizzato movimentato dai porti cinesi è stato pari a 15,3 milioni di teu, in crescita dell'8,6% rispetto a quasi 14,1 milioni di teu nel marzo 2012. I porti marittimi hanno movimentato 13,7 milioni di teu (+8,4%) e gli inland port 1,6 milioni di teu (+9,6%). Tra i principali porti per volume di traffico, Shanghai ha movimentato 2,9 milioni di teu (+4,0%), Shenzhen 1,8 milioni di teu (+4,9%), Qingdao 1,4 milioni di teu (+15,8%), Ningbo-Zhoushan 1,3 milioni di teu (+3,1%), Guangzhou 1,2 milioni di teu (-3,5%) e Tianjin 1,1 milioni di teu (+10,0%).

Nel primo trimestre del 2013 il traffico delle merci movimentato globalmente dai porti cinesi si è attestato a 2,5 miliardi di tonnellate, con un incremento del 9,5% rispetto ai primi tre mesi dello scorso anno. Gli scali marittimi hanno movimentato oltre 1,7 miliardi di tonnellate di carichi (+9,4%) e gli inland port 734 milioni di tonnellate (+9,7%). Il solo traffico containerizzato movimentato dai porti marittimi è ammontato a 38,6 milioni di teu, in aumento dell'8,1% rispetto al primo trimestre del 2012. (FF)

Profits and stability still elusive for carriers

Container carriers suffered a second year of negative operating earnings in 2012 despite a mid-year improvement in operating margins. Based on Alphaliner's survey of the operating results for 21 of the Top 30 carriers that have published their financial results, these carriers' combined operating losses from their container shipping operations reached -\$239 M in 2012, with only seven out of the 21 carriers turning in positive results. Cumulative net losses of their parent companies (including the results of non-liner shipping operations and various write-offs) reached -\$4,704 M last year.

Following a disastrous first quarter when average operating margins dropped to -12%, carriers were able to briefly return to the black in the second and third quarter of 2012 following the successful implementation of steep increases (GRIs) on spot rates during the first half of last year. However, the rate gains were eroded in the fourth quarter which together with the seasonally weaker year-end utilization levels brought operating margins back into the negative territory again.

Although the results were significantly improved compared to 2011, when the same group of carriers recorded combined operating losses of -\$5,970 M, the carriers failure to return to profitability bodes poorly for their prospects in 2013, with demand and supply conditions expected to remain negative. There is already evidence of weak carrier pricing discipline, as carriers failed to repeat

their success in raising freight rates on the spot markets this year. The recent rate increases implemented in mid-March on the key Far East-Europe trade have been eroded by poor vessel load factors and excessive competition with spot freight rates on the FE-North Europe trade currently 40% lower than at the same period last year.

With sluggish demand growth on main tradelanes, coupled with a record level of new vessel deliveries this year, carriers are expected to continue to struggle to achieve positive results in 2013.

Of the seven carriers that turned in positive operating earnings in 2012, CMA CGM stood out with operating earnings of \$989 M excluding gains from asset sales. However, its earnings include the results of its container terminal business which contributed an estimated \$200 M of its operating profits (the company does not disclose the actual earnings breakdown by operating segment). Of its reported net income of \$361 M last year, \$205 M was attributed to its container terminal, before inter-segment allocations. CMA CGM sold 49% of its interests in 15 of its key container terminal assets in January this year, which will erode its future core earnings.

SITC enjoyed the highest operating margins of 6.6% on its seafreight operations last year but the Chinese carrier's margins are starting to come under pressure as well, dropping from the 11.1% margin it enjoyed in 2011 as it seeks to expand beyond its core China-Japan sector.

Chilean carrier CSAV recorded the poorest operating margin of -5.6% but managed to scale back its operating losses from -\$1.1 Bn in 2011 to -\$191 M in 2012. Despite posting cumulative net losses of \$2.05 Bn since 2009, CSAV continues to look at further expansion, announcing last week that it is planning to build seven new 9,300 teu ships at a total cost of \$570 M.

Taiwanese carriers post mixed results in 2012

The three main Taiwanese carriers reported mixed results in 2012. Although all three carriers posted positive net income, Wan Hai was the only carrier to post positive operating results.

Evergreen Marine Corp. (EMC), the Taiwan listed shipping unit of the Evergreen Group, reported an operating loss of -TWD 1.27 Bn (\$43 M). However, net earnings was positive at TWD 129 M (\$4 M), mainly from gains on asset sales of TWD 1.32 Bn (\$44 M).

EMC's results are not consolidated for the other privately-held shipping units of the Evergreen Group, which includes assets held under Italia Marittima SPA, Evergreen Marine (UK), Evergreen Marine (Hong Kong) and Evergreen Marine (Singapore). Its results are therefore not directly comparable with the results of the other carriers which are fully consolidated.

Yang Ming reported an operating loss of -TWD 3.82 Bn (\$128 M) but managed to post a net profit of TWD 51 M (\$3 M) due mainly to a TWD 1.56 (\$52 M) Bn gain on asset sales and a TWD 2.81 Bn (\$94 M) gain on sales of financial investments.

Wan Hai reported operating income of TWD 2.79 Bn (\$94 M) and net income of TWD 1.83 Bn (\$62 M). It was the only Taiwanese carrier who did not make any asset sales last year to boost its net income.

Focusing on Central Europe's inland waterways

Trieste looking east

The northern Italian port of Trieste plays an important role as a Mediterranean container hub. Most of the boxes handled there are transported to the hinterland by road or rail.

The region's inland waterways only handle a small proportion of the goods flow, but this state of affairs is due to change soon. The hub operator Autorita Portuale di Trieste is set to participate in Inwapo, an EU upgrading programme for Central European inland waterways and sea ports. The Adriatic port will receive just under EUR 140,000 from an EU fund that has almost EUR 4 million to disburse. Trieste wants to use the funds to explore new ways to link up to the region's waterways and to identify weak links in the infrastructure. A feasibility study analysing connections to important European logistics centres will also be completed. The objective is to improve capacity utilisation rates to increase the volumes of goods transported to and from the inland ports on the Danube in Vienna, Budapest, Bratislava, Komarno and Sturovo. Links to the Czech and Polish inland waterway networks, and extensions to Baltic Sea ports via the rivers Elbe, Vistula and Oder will be improved too. Trieste is optimistic that there is potential to boost freight traffic to the expanding Eastern European markets.

av

www.porto.trieste.it