



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

30 APRILE 2013

Porti: Regione, piastra logistica Taranto obiettivo strategico

Incontro a Bari sindacati-assessore regionale ai Trasporti

(ANSA) - BARI, 23 APR - La piastra logistica ed il collegamento alla rete nazionale del Porto di Taranto sono tra le priorità da realizzare: e' quanto e' emerso nell'incontro fra i rappresentanti delle segreterie di Cgil, Cisl e Uil di Puglia unitamente alle categorie del settore dei trasporti Filt, Fit e Uilt, con l'assessore ai Trasporti della Regione Puglia, Giovanni Giannini.

Nell'incontro, che fa seguito alla costituzione del Tavolo permanente sulle Opere Pubbliche (costituito presso la Presidenza della Regione Puglia l'11 aprile 2013) sono state illustrate le principali opere oggetto di interventi per potenziare il sistema dei trasporti, per avvicinare le distanze fra la Puglia con il resto dell'Italia e dell'Europa, migliorando la qualità dei servizi in una logica di mobilità sostenibile. I sindacati - e' detto in una nota della Cgil Puglia - esprimono un giudizio positivo sull'incontro in cui si e' convenuto di assegnare massima priorità agli interventi che, in tempi rapidi, siano in grado di determinare investimenti, apertura di cantieri e incrementi occupazionali. Il confronto proseguirà sulla base di un monitoraggio costante e condiviso sullo stato di attuazione degli investimenti, convocando, di volta in volta, specifici incontri con le istituzioni ed i soggetti attuatori degli interventi (Enti Locali, RFI e Trenitalia, Anas, Aqp ecc.). Fra gli interventi prioritari sono stati evidenziati: Alta capacità Bari-Foggia-Napoli; velocizzazione direttrice adriatica e raddoppio binario Lesina-Termoli; completamento nodo ferroviario di Bari; adeguamento sistema ferroviario area Nord-Barese; interporto di Puglia a Bari; piastra logistica e collegamento alla rete nazionale del Porto di Taranto; intermodalità e logistica aree interportuali di Brindisi e Lecce. (ANSA).

Porti: Taranto, allo studio percorsi e itinerari turistici

Riunione del gruppo di lavoro per progetto sviluppo traffico

(ANSA) - BARI, 29 APR - L'offerta turistica legata al porto di Taranto passa anche dallo studio di percorsi e itinerari (visite ed escursioni) da presentare agli armatori del diporto nautico, ai vettori crocieristici ed ai tour

operators del settore. Per dare seguito alla partecipazione dell'Autorita' portuale e di Confindustria al Seatrade di Miami, la piu' grande manifestazione fieristica internazionale dedicata al turismo crocieristico, si e' riunito il gruppo di lavoro per la redazione del progetto relativo allo sviluppo dei traffici passeggeri.

Alla riunione hanno partecipato, oltre all'Ap, il Comune di Taranto, il Comune di Matera, Confindustria e Camera di commercio di Taranto. A seguito dei contatti acquisiti durante il Seatrade di Miami un importante operatore del settore crocieristico, accompagnato dal Presidente dell'Ap, ha vistato il porto di Taranto, il Castello Aragonese e la Città di Taranto. L'operatore - e' detto in una nota dell'Ap - ha manifestato grande apprezzamento ed espresso la necessita' di valutare ulteriori aspetti dell'offerta turistica legata allo scalo jonico. (ANSA)

Porti: Bari; Msc, pienone per i due ponti di primavera

Previsti nel capoluogo pugliese quasi 20.000 turisti

(ANSA) - BARI, 23 APR - Pienone a Bari per le navi Msc Crociere che faranno registrare il 'fully booked' durante i due 'ponti di primavera', nel periodo compreso tra il 25 aprile e il 5 maggio. La Compagnia - e' detto in una nota - porterà nel capoluogo pugliese quasi 20.000 turisti grazie alla Msc Divina e Msc Fantasia, che faranno scoprire ai passeggeri le destinazioni più belle del Mediterraneo orientale. In generale Msc Crociere effettuerà in poco più di 10 giorni ben 37 scali solo in Italia, movimentando oltre 153mila passeggeri, incrementando del 15% il dato registrato nel 2012. "Merito di questo successo - secondo Leonardo Massa, country manager Mercato Italia di MSC Crociere - l'ottimo rapporto 'value for money', a cui si aggiunge la possibilità di far viaggiare gratis i ragazzi fino a 18 anni (in cabina con i genitori) ed una programmazione ricca di nuovi itinerari e mini-crociere pensati non solo per le famiglie ma per tutti i target". (ANSA)

Governo

Porti e infrastrutture il ministro è Lupi

Roma - E' nato il governo di Enrico Letta. Con il segretario del Pdl Angelino Alfano vicepremier e ministro degli Interni, il direttore generale di Bankitalia Fabrizio Saccomanni all'Economia e la leader radicale Emma Bonino agli Esteri. Un governo «politico», con «record di presenza femminile»: 21 ministri, tra cui sette donne. Tra di loro si segnala la presenza del primo ministro di colore della storia repubblicana: Cecile Kyenge, deputato del Partito democratico che approda al ministero senza portafoglio dell'Integrazione. Filippo Patroni Griffi, già ministro del governo Monti, resterà al fianco di Enrico Letta nella veste di sottosegretario di Stato alla presidenza del Consiglio. La presenza di Angelino Alfano come vicepremier e titolare del Viminale, suggella invece l'intesa di governo tra Pd e Pdl. Al ministero degli Esteri approda Emma Bonino, trasloca invece dagli Interni alla Giustizia Anna Maria Cancellieri. Nomi esteri alla politica sono quelli di **Fabrizio Saccomanni all'Economia** e del **presidente dell'Istat Enrico Giovannini al Lavoro** e alle Politiche sociali. Al dicastero della Difesa si insedierà Mario Mauro, capogruppo di Scelta civica al Senato. Il sindaco di Padova Flavio Zanonato (Pd) avrà la responsabilità dello Sviluppo economico. **Alle Infrastrutture e Trasporti arriva Maurizio Lupi (Pdl)**, vicepresidente della Camera. Alle Politiche agricole la deputata Pdl Nunzia De Girolamo, all'Ambiente il deputato Pd Andrea Orlando, all'Istruzione, Università e Ricerca Maria Chiara Carrozza, ex rettore dell'Isituto Sant'Anna di Pisa e deputato Pd. Ai Beni e attività culturali e Turismo approda **Massimo Bray, direttore editoriale Treccani** e deputato Pd. La Salute va alla pidiellina Beatrice Lorenzin. Quanto ai ministeri senza portafoglio, confermato agli Affari europei il ministro del governo Monti Enzo Moavero Milanesi. Agli Affari regionali e autonomie c'è Graziano Del

Due concorsi cinematografici sul tema della portualità

Sono stati indetti dall'Autorità Portuale di Genova e da Genova Film Festival

~~inforMARE~~ - In occasione della sedicesima edizione di Genova Film Festival, la maggiore kermesse cinematografica ligure che si svolgerà dall'1 al 7 luglio prossimi, l'Autorità Portuale di Genova e Genova Film Festival hanno indetto due concorsi nazionali sul tema della portualità, sezioni competitive si aggiungono a quelle tradizionalmente presenti nel cartellone della manifestazione.

Il primo concorso, "Il porto oggi, tra identità locale e reti globali" per cortometraggi e documentari (scadenza 30 maggio), è aperto ad opere di qualsiasi genere e stile della durata massima di 30' per la fiction e di 60' per il documentario. Il secondo concorso, "Porto, motore, azione", per sceneggiature inedite di cortometraggi (scadenza 15 luglio), intende proporre una riflessione sul valore, il ruolo e l'identità dello spazio portuale oggi - luogo di transito di persone, merci e idee, dalla città al mondo e viceversa - ed è finalizzato alla realizzazione di un cortometraggio basato sull'opera vincitrice che sarà ambientato e girato nel porto di Genova.

«Il doppio bando - ha spiegato l'Autorità Portuale - rientra nelle molteplici iniziative connesse alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale e, nello specifico ambito cinematografico, mira a promuovere l'immagine del porto - sia generalmente, sia nel concreto della realtà di Genova, primo scalo marittimo nazionale e tra i maggiori del bacino mediterraneo - non solo come essenziale ganglio economico-commerciale, ma anche come crocevia di scambi umani e sociali, luogo di incontro di culture, simbolo per eccellenza del cosmopolitismo, approdo dell'immaginario per storie e avventure senza confine; nello stesso tempo, prezioso serbatoio di professionalità, saperi, mestieri e risorsa insostituibile per la città e il territorio». 

Merlo (AP Genova): nel 2012 il nostro porto ha retto bene la crisi grazie agli investimenti ed al lavoro della comunità portuale

Dal 2007 al 2011 sono stati investiti circa 90 milioni di euro

inforMARE - Nel corso della riunione odierna del Comitato Portuale di Genova l'Autorità Portuale ha presentato la relazione di fine anno 2012 sulle attività del porto illustrando i numerosi obiettivi raggiunti nel corso dell'anno, primo fra tutti la tenuta di fronte alla crisi del traffico. «I traffici complessivi del porto di Genova - ha ricordato l'ente - si sono attestati infatti a 51,4 milioni di tonnellate, con una lieve flessione rispetto ai volumi del 2011. Inoltre la componente commerciale, di gran lunga preponderante rispetto a quella industriale, ha registrato un lieve incremento, trainato dai traffici di merce containerizzata (+8,8% in tonnellate)».

«Grazie agli investimenti ed al lavoro della comunità portuale - ha commentato il presidente dell'Autorità Portuale, Luigi Merlo - il nostro porto ha retto bene la crisi con ottimi risultati sia in termini di traffici che di investimenti. Nella crescita container siamo secondi in Europa».

L'authority portuale genovese ha infatti sottolineato che «l'analisi dei dati rilevati dalla European Sea Port Organisation (ESPO) per il 2012 dice che il porto di Genova, nel complesso, ha risposto piuttosto bene alla crisi rispetto ad altre realtà portuali. In particolare, confrontando le variazioni rispetto all'anno 2011 di alcuni tra i principali porti europei, solo Rotterdam, Amsterdam e Bremerhaven hanno segnalato degli incrementi a fronte di un sostanziale mantenimento dei traffici complessivi per Genova e Dunkerque e di flessioni più o meno marcate per gli altri porti. Gli scali di Valencia e Londra hanno registrato i cali più significativi seguiti da Le Havre e Zeebrugge. Osservando inoltre i traffici containerizzati, il porto di Genova segnala uno degli incrementi maggiori, preceduto solo da Marsiglia. Nel 2012 i traffici di merce containerizzata sono stati a tutti gli effetti il comparto traino del porto di Genova e l'unico che ha registrato una crescita marcata rispetto all'anno precedente, con un incremento dell'11,8% in termini di teu e dell'8,8% in termini di tonnellate, superando così i due milioni di teu. Da notare - ha precisato l'ente portuale - che si è registrato un nuovo incremento degli scambi con il Nord Africa, seconda area geografica di riferimento per i traffici convenzionali. Tale incremento è stato maggiore per le merci in esportazione (+5,8%) che per quelle in importazione (+3,4%). Si segnalano, inoltre, incrementi nei traffici con il Medio Oriente e con l'Africa Occidentale, anche in questo caso riconducibili alle merci in export».

«Merita una nota a parte - ha rilevato ancora l'ente portuale - lo sviluppo nel corso del 2012 dei traffici ferroviari che hanno infatti registrato un marcato incremento passando da 113,3 a 129,3 migliaia di carri carichi movimentati, con una crescita del 14% circa. Per quanto riguarda invece i passeggeri a una flessione dei traghetti ha corrisposto una buona tenuta delle crociere. Il traffico delle crociere ha infatti fatto registrare 797.239 presenze nel 2012 con un mantenimento sostanziale delle presenze rispetto all'anno precedente. Il risultato del porto di Genova - ha specificato l'authority - è piuttosto positivo se si tiene conto del fatto che in Italia nel 2012 il movimento crocieristi ha registrato il primo calo dal 2003».

Augusta: approvato il "Grande Progetto"

27 aprile 2013

Cento milioni di euro di cofinanziamento come nodo delle reti TEN-T

AUGUSTA – Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha inoltrato di recente all’Autorità portuale la decisione con cui la Commissione Europea approva il Grande Progetto “Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta” facente parte del programma operativo “Reti e Mobilità 2007-2013” per l’assistenza strutturale del Fondo Europeo di sviluppo regionale ai fini dell’obiettivo “Convergenza” in Italia.

La scheda “Grande Progetto” era stata presentata dall’Autorità portuale di Augusta al ministero Infrastrutture in data 16/11/2010, e dopo valutazione interna, era stata inoltrata alla Commissione Europea Regionale nel febbraio 2011 che aveva aperto l’istruttoria che si è appena conclusa per definire l’ammissibilità ed il livello di cofinanziamento.

Sono state richieste quattro integrazioni per verificare la coerenza del progetto con i programmi e le politiche europee, in particolare in materia di “Aiuti di Stato” che per la prima volta sono stati applicati in Europa ad una infrastruttura portuale. Le attività svolte per la valutazione del progetto del Porto di Augusta, costituiranno la procedura da adottare in Europa per progetti simili anche in futuro. Sulla base del valore stimato nell’apposita analisi finanziaria della scheda “Grande Progetto”, rimodulato secondo le nuove strategie adottate dall’Autorità portuale di concerto con MISE, MITT e Commissione delle norme Europee in materia di “Aiuti di Stato”.

L’importo risultante è stato di 100 milioni di Euro che rappresenta quindi il massimo cofinanziamento pubblico ammissibile in materia di Aiuti di Stato per questo progetto.

La differenza residua di 45,33 milioni di Euro è a carico dell’Autorità portuale che ha già costituito un fondo in tal senso.

Il progetto così rimodulato, superate tutte le fasi di ammissibilità sia alla Dg Regio sia alla Dg concorrenza, consentirà di ristrutturare le infrastrutture esistenti e realizzarne di nuove per destinarle al traffico di merci alla rinfusa, attività Ro-Ro e Ro-Pax legate alle Autostrade del Mare ed ospitare anche traffico di container, secondo le moderne esigenze, con le modalità mare-mare e mare-terra via ferrovia e strada.

Grazie a tali interventi, il porto di Augusta, da anni primario porto petrolifero al servizio della zona industriale, da qualche mese è stato inserito come nodo della rete TEN-T con l’obiettivo di sviluppare anche i trasporti intermodali verso la Sicilia ed il territorio nazionale.

I principali interventi possono così essere riassunti:

- Espansione dei piazzali di ulteriori 82.000 mq da utilizzare per lo stoccaggio di merci solide e containers per un importo di 28.3 milioni di euro;
- Adeguamento strutturale di 150 metri lineari delle banchine esistenti ed attrezzaggio con gru a portale per l’attracco di portaccontainer per un importo totale di 38.7 milioni di euro;
- Nuova banchina di oltre 350 metri estensibile a 500 metri con alle spalle un nuovo piazzale di circa 120.000 mq per un importo totale di 77.83 milioni di euro.

Le infrastrutture risultanti saranno di proprietà dello Stato e saranno gestite dall’Autorità portuale di Augusta a favore di imprese private che vi opereranno in concessione secondo quanto previsto dalla Legge 84/94 e secondo procedure conformi alle regole Europee e Nazionali.

Il presidente Aldo Garozzo per l’occasione ha dichiarato: “Esprimo soddisfazione per il risultato raggiunto, frutto di intenso lavoro e di elaborazione strategica legata all’utilizzo delle nuove infrastrutture portato a compimento con la collaborazione della politica e delle Istituzioni Regionali, Nazionali ed Europee. In linea con le nuove indicazioni ricevute anche dalle Commissioni Europee si è passati infatti dalla visione di un porto di transhipment cioè mare-mare ad una visione strategica più legata al territorio, diventando punto centrale di un’area vasta riconducibile ad un Sistema territoriale dell’area del sud-est della Sicilia, come ampiamente descritto nel corso della riunione di coordinamento presso il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica per l’individuazione e la promozione della Macro Regione, in vista di un uso efficace dei fondi comunitari 2014-2020.

Nel primo trimestre del 2013 il traffico nel porto di Ravenna è cresciuto dell'1,5%

A marzo registrata una flessione del 13,8%

~~inforMARE~~ - Nel primo trimestre del 2013 il traffico delle merci movimentato dal porto di Ravenna ha registrato un incremento dell'1,5% essendo stato pari a 5,20 milioni di tonnellate rispetto a 5,12 milioni di tonnellate nei primi tre mesi dello scorso anno.

Il solo traffico delle merci varie è ammontato complessivamente a 1,90 milioni di tonnellate (+4,7%), di cui 599mila tonnellate di merci containerizzate (+10,6%) totalizzate movimentando 51.384 container teu (+2,1%), 191mila tonnellate di rotabili (+45,9%) e 1,11 milioni di tonnellate di altre merci varie (-2,7%).

Nel settore delle rinfuse liquide sono state movimentate 1,05 milioni di tonnellate (-4,1%), di cui 406mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-1,5%), 122mila tonnellate di gas liquefatti (+23,5%), 281mila tonnellate di prodotti chimici (-12,6%) e 234mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+4,1%).

Le rinfuse secche sono ammontate ad un totale di 2,24 milioni di tonnellate (+1,5%), di cui 694mila tonnellate di minerali grezzi, cementi e calci (-18,5%), 617mila tonnellate di fertilizzanti (+25,4%), 587mila tonnellate di derrate alimentari e mangimi (+5,9%), 324 mila tonnellate di cereali (+56,3%) e 15mila tonnellate di carbone (-84,8%).

Nel solo mese di marzo 2013 il porto ravennate ha movimentato 1,68 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 13,8% sul marzo 2012. ~~(#)~~

Una delegazione di operatori ravennati ha partecipato alla 1st Med Ports 2013 ad Alessandria d'Egitto

Era composta dalla società terminalista Terminal Container Ravenna e dallo spedizioniere Tra.Ma.Co.

 Terminal Container Ravenna (TCR), joint venture fra il gruppo Contship Italia e Sapir, ha partecipato alla prima edizione della 1st Med Ports 2013 Exhibition and Conference, la fiera internazionale dedicata al commercio marittimo per i porti del Mediterraneo che si è svolta dal 22 al 24 aprile scorsi ad Alessandria d'Egitto. L'obiettivo della missione era la promozione del porto di Ravenna quale moderno e competitivo sistema logistico, che è stato rappresentato ad Alessandria non solo da TCR, ma anche dallo spedizioniere Tra.Ma.Co., azienda leader nei servizi logistici per i prodotti freschi e punto di riferimento per molti trader di beni deperibili, in particolare per le esportazioni dall'Egitto verso l'Italia e i principali mercati europei.

Nel corso dell'evento fieristico la delegazione ravennate ha incontrato i membri dell'Agricultural Export Council in Egitto e mercoledì scorso il direttore commerciale di Contship Italia, Michael Cashman, ha illustrato il ruolo del gruppo nell'offerta di servizi

Trieste e i porti arabi

27 aprile 2013 |

TRIESTE – Un ponte con l'Egitto. L'Autorità portuale di Trieste ad Alessandria d'Egitto per l'assemblea della Federazione dei porti arabi alla presenza del ministro dei Trasporti egiziano, Hatem Abdellatif, ha posto le basi per una crescita dei traffici tra le due realtà.

Ad Alessandria d'Egitto, all'assemblea generale della Federazione dei porti arabi, davanti ai presidenti delle federazioni dei porti di Libia, Tunisia, Mauritania, Marocco, Giordania, Yemen, Kuwait e Libano e alla presenza del ministro dei Trasporti egiziano Hatem Abdellatif, e del segretario generale della Federazione, Essam El Din Badawi, la presidente dell'Autorità portuale di Trieste, Marina Monassi, è stata invitata a partecipare quale unico rappresentante dei porti europei dal board della Arab Seaports Federation.

“E' stato un onore partecipare a questo importante meeting, ma soprattutto l'occasione – ha sottolineato Marina Monassi – per ridare slancio al traffico che da presidente dell'Apt nel 2004 avevo sostenuto e avviato tra Trieste e l'Egitto. Vi è infatti un importante traffico nel settore ortofrutta, in particolare delle patate, che però noi intendiamo rilanciare e ampliare anche ad altri prodotti. Intendiamo far diventare lo scalo di Trieste il punto di arrivo dell'ortofrutta egiziana e, al contempo, aprire un'altra autostrada del Mediterraneo nel comparto dei “Ro-Ro”. Le condizioni ci sono – ha concluso Marina Monassi – nel consegnare il crest del Porto di Trieste al ministro dei Trasporti egiziano in segno di apprezzamento e amicizia, con l'intenzione di rafforzare e accrescere la cooperazione tra l'Egitto e l'Italia, utilizzando il porto di Trieste come porta di accesso ai mercati nazionali e del sud ed est Europa”.

Firmato il protocollo d'intesa per il completamento del piano strategico dell'hub portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Snellimento delle procedure amministrative

~~inforMARE~~ - La scorsa settimana a Roma è stato sottoscritto il protocollo d'intesa per il completamento del piano strategico dell'hub portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e del sistema di rete e della logistica. Questo protocollo - ha sottolineato oggi il presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, Pasqualino Monti, presentando l'intesa - «mette in campo insieme tutti gli attori, ciascuno dei quali deve impegnarsi per la realizzazione di una grande infrastruttura intermodale di collegamento con i porti e con l'unica piattaforma regionale di porti, che è fatta da Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Avendoli messi tutti al tavolo è chiaro che si ha la possibilità di realizzare quelle procedure amministrative in tempi rapidi, che ci consentono di ottenere il finanziamento e di realizzare tutte quelle infrastrutture a servizio del nostro porto e a servizio delle città che si affacciano sui nostri scali».

Il protocollo d'intesa, oltre che dall'Autorità Portuale, è stato sottoscritto dai rappresentanti di presidenza del Consiglio dei Ministri, dei ministeri per la Coesione Territoriale, dello Sviluppo Economico, delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente, dei Beni e Attività Culturali, della Regione Lazio, della Province di Roma e di Viterbo, dei Comuni di Roma, Viterbo, Civitavecchia, Fiumicino e Tarquinia, di RFI, SNAM, ANAS, ARDIS, Fincantieri, Consorzio Oasi di Porto e Fondazione Portus onlus.

Oltre al richiamo ai piani regolatori portuali dei porti di Civitavecchia e Fiumicino, con l'obiettivo di realizzare tutte le opere in essi previste, dal punto di vista dei collegamenti intermodali degli elementi degli hub portuali e interportuali che costituiscono la piastra logistica, viene confermato di inserire tra le opere strategiche il completamento della superstrada Civitavecchia-Orte e viene stabilito di inserire nel programma di opere strategiche anche la realizzazione del collegamento autostradale A12-A1, di connessione tra l'aeroporto di Fiumicino, l'autostrada Roma-Civitavecchia e l'A1 tramite la bretella Fiano-San Cesareo; il nuovo collegamento viario tra il comprensorio di Fiumicino e la SS1 Aurelia; il miglioramento dei collegamenti tra il porto, la città di Fiumicino e la grande viabilità con il progetto del Ponte 2 Giugno sulla Fossa Traianea e con un people mover tra il porto e la stazione ferroviaria dell'aeroporto.

Per il porto di Civitavecchia, il piano strategico prevede: attuazione del secondo lotto delle opere strategiche (nuovo terminal crociere diffuso; apertura bocca sud, ponte mobile, completamento ristrutturazione delle banchine del porto storico, attuazione del programma di ricerca e sviluppo per la produzione di energia elettrica da moto ondoso mediante cassoni Revec 3, realizzazione del sistema di alimentazione della navi in sosta mediante gas, da portare con derivazione della condotta Snam Rete Gas da Tirreno Power, per l'eliminazione dello scarico dei fumi in atmosfera e superamento della stessa elettrificazione delle banchine; realizzazione di un bacino di carenaggio per il refitting delle navi secondo una intesa in via di definizione con Fincantieri); potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari.

Per il porto di Fiumicino, il piano prevede la realizzazione del primo lotto del progetto generale del nuovo porto di Fiumicino, da destinare ad attracco per unità da crociera e ro-ro e a darsena pescherecci, realizzazione dei nuovi collegamenti stradali con Roma, oltre alla complanare di penetrazione dell'autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino; realizzazione del nuovo Ponte 2 Giugno; realizzazione del collegamento fluviale tra il nuovo porto commerciale e l'ex Arsenale Pontificio di Porta Portese, con l'utilizzo della navigabilità del Tevere per il trasporto di turisti dal porto a Roma; progettazione con il Comune di Fiumicino

del Waterfront e del sistema viario a servizio del porto.

Per il Comune di Civitavecchia sono previste la realizzazione del polo turistico termale, con fondi privati e la realizzazione del polo fieristico museale, sempre con fondi privati. Per il Comune di Fiumicino è stato inserito anche il Polo Museale/Parco Archeologico della Città di Porto. 

L'ombelico mondiale dei container va sotto l'Etna per un weekend

CISCO e BIC hanno tenuto a Catania la XVII edizione della Conferenza Internazionale sul Trasporto Intermodale, con sottotitolo ufficioso: "Nord chiama Sud"

Catania - Se è vero che Catania sta a Palermo, come Milano sta a Roma, la città di mare etnea (ma qualcuno, maliziosamente, fa notare che questa è una città 'sul mare', dato il distacco di certa amministrazione pubblica dalla vita in banchina) era davvero la sede giusta per dare fiato alle ambizioni degli operatori portuali siciliani di diventare, ma sul serio, una piattaforma di rilancio delle merci italiane destinate al resto del mondo e, soprattutto data la riduzione del nostro export, di introduzione in Europa di quella che proviene dai vari angoli del mondo.

Una regione siciliana - ci riferiamo a quella con la erre minuscola, perché il Presidente di quella tutta in maiuscolo, Rosario Crocetta, impegnato con la finanziaria, non ha potuto intervenire al convegno - che punta molto su questa branca troppo spesso sottovalutata della nostra economia. L'isola, non a caso, ha quattro autorità portuali e mezzo (la metà è quella di Trapani, dove invocano la sua restaurazione!) seppure con un paio a mezzo servizio, essendo commissariate sia quella di Palermo che quella di Catania; mentre delle due autorità portuali 'integre' solo Augusta era presente coi massimi vertici, avendo la dirigenza apicale di Messina marcato visita.

Dunque, un'organizzazione composta da CISCO Council of Intermodal Shipping Consultants, BIC Bureau International des Containers ed EST Europea Servizi Terminalistici Srl, con il decisivo contributo di sponsor quali Caronte & Tourist e Banca Carige, più forte della scaramanzia - che certo a Sud non scherza - ha portato l'edizione numero 17 della Conferenza Internazionale sul Trasporto

Intermodale sotto un vulcano birbante, perennemente attivo e che proprio in questi giorni spruzza cenere dal fumaiolo contornato da pendici spolverate di neve.

Un magnifico scenario naturale che ha fatto il paio con quello, architettonico all'ex Monastero dei Benedettini, splendido complesso ora in uso all'Università, a incastonare al meglio una 'North South Conference' che pare avere fatto centro nei suoi intenti primari: portare Catania e la Sicilia, almeno per un weekend, all'attenzione del mondo marittimo e portuale dei circa 220 delegati

giunti per l'occasione, come fortemente

auspicato da Giordano Bruno Guerrini, segretario generale del CISCO, che ha aperto i lavori non senza risparmiare una frecciata, peraltro doverosa, alla nostra classe politica, che suona anche da monito all'esecutivo che - prima o poi verrà definito.

"I Governi precedenti hanno letteralmente smantellato i sistemi di controllo e di garanzia relativi allo shipping e abbandonato l'imprenditoria del settore, dimenticando che la logistica rappresenta una delle più importanti chiavi legate allo

sviluppo del nostro Paese. Dobbiamo colmare il gap che divide l'Italia dagli altri Paesi europei: non siamo rappresentati nei consessi internazionali, non siamo supportati a livello centrale da normative adeguate, chiediamo con forza al nuovo Governo un ministero della Marina Mercantile che rimetta in moto il meccanismo dell'intermodalità, l'unico in grado di garantire occupazione e crescita economica. Potenziare la logistica non vuol dire costruire capannoni o tunnel - continua Guerrini - ma affiancare alla capacità strutturale di un territorio una strategia in grado di attirare merci e passeggeri. L'Italia non rappresenta attualmente una piattaforma, lo è solo sulla carta: occorre sviluppare gli interporti e le intercommissioni tra la gomma, il ferro e le navi, senza tradurre tutto questo in mera costruzione edilizia".

L'ex dirigente, per lunghi anni, di Hapag Lloyd, ha infine espresso un parere sull'auspicata riforma della Legge 84/94, lamentando l'inefficienza di molte forze politiche. "La sfida è ambiziosa e non priva di difficoltà: solo attraverso l'unione d'intenti e il lavoro in rete si potrà finalmente rilanciare l'economia del

insieme soluzioni efficienti, economiche ed ecologicamente compatibili affinché l'Isola possa finalmente avere un ruolo prioritario nel bacino di traffico nel Mediterraneo. Dobbiamo assicurare agli stakeholders internazionali un servizio di qualità mettendoli in condizione di fare business nel modo più semplice. Per far questo occorre un supporto da parte delle istituzioni e un coordinamento tra tutti gli attori coinvolti nel processo per realizzare un sistema-Paese" ha concluso Marocchi. Gli hot topics del convegno sono stati toccati nella sessione inaugurale,

coordinata dal Vice Presidente del BIC, il tedesco Christoph Seidelmann, il quale ha provato a stuzzicare la presunta rivalità tra Genova e Savona invitando al suo speech Carlo Merli, Direttore di APM Terminals. "Il nostro viene spesso descritto come porto che fa concorrenza a quello del capoluogo. In realtà la nostra intenzione è quella di allargare il mercato" ha risposto il manager di origine piacentina, senza cadere nel tranello simpaticamente tesogli dal moderatore. "È un fatto che le navi sulla rotta Asia-Europa abbiamo

ormai una dimensione media da 12.000 a 15.000 teus. Possiamo discutere se questo gigantismo sia un rischio o invece un'opportunità, ma di certo è un dato di fatto. È una dimensione superiore del 30% a quello normalmente accettata nei porti del Mediterraneo, nessuno dei quali ha una dimensione da gateway regionale, ma solo una statura locale o nazionale".

Merli ha annotato che in Italia la parte stradale copre il 78% del mercato. "Perciò il vero cliente è lo spedizioniere più che

la linea marittima, che è solo un segmento della supply chain".

Ma cosa serve - si è chiesto il manager della multinazionale danese - ai porti liguri per creare un range regionale e diventare, nel medio termine, l'agognato 'Southern Gateway' dell'Europa?

"I nostri tre porti devono abbracciare il dogma della collaborazione, assumere il paradigma della 'co-opetition', sintomatico neologismo che significa al contempo cooperazione e competizione. La collaborazione si deve esprimere sulla parte a terra, nello sviluppo comune delle infrastrutture e nel loro utilizzo a tassi sufficienti a giustificare gli investimenti. La competizione si deve sprigionare nella fase di banchina, sulla specializzazione e sulla qualità dei servizi offerti alla logistica, alle merci reefer, nell'automazione, nei sistemi IT, nel design del terminal e nei suoi pescaggi".

Senza nulla avere a che fare con l'eventuale antagonismo tra Torretta e Lanterna, è stata la volta del genovese Giuseppe Godano, già manager di VTE e poi Costa Container Line, ora fagocitata dalla Hamburg Süd, compagnia che ha un autentico cruccio nel caro-bunker. "Bruciamo 2 milioni di tonnellate di carburante all'anno, sicché una differenza di 10 dollari del prezzo

unitario, fa una bella differenza sui nostri costi! Siamo figli di un gruppo colossale che appartiene alla famiglia Oetker, che è famosa in Germania per la sua leadership nell'industria alimentare e in quelle delle bevande alcoliche, vino e birre, oltre a beni di lusso e industria chimica. È dunque un 'di cui' la compagnia armatoriale, fondata nel 1871 per esercire servizi sull'asse Nord-Sud, dall'Europa al Sud America, come dice il nome stesso".

Un colosso che trasporta 3,2 milioni di teus all'anno, fatturando 5,5 miliardi di dollari, grazie a 103 navi di proprietà, 47 in spot charter, una flotta di 454.000 container. "Dalla centralina di Genova controlliamo l'Italia, il Sud della Francia, Portogallo e Spagna. Abbiamo servizi congiunti con la Maersk che toccano Salerno, mentre quello con Hapag Lloyd fa hub a Cagliari; in più

c'è una vasta rete feeder in Mediterraneo" Godano ha posto l'accento sul problema, centrale, della discrasia tra domanda e offerta sul mercato - "c'è evidente *overcapacity*, con un'occupazione degli slots del 73% nei flussi nord-sud" - lasciando peraltro più che una speranza ai suoi ospiti: "la Sicilia ha del potenziale, anche se la posizione geografica non basta certo! Ci vogliono infrastrutture, volumi di import ed export, noli remunerativi, alte performance nei servizi, piani di sviluppo concreti e non solo sulla carta, come ad esempio - per passare alla Liguria - il famigerato Terzo Valico! I grandi vettori scelgono le loro mete in base a questi parametri basilari: basta guardarsi intorno per comprendere che non siamo ancora competitivi".

Ha lasciato il tempo che ha trovato l'intervento di Andrea Cucinotta, direttore produzione RFI Spa, stante l'assenza del suo Presidente Dario Lo Bosco. "In Sicilia la rete ferroviaria sta subendo un'importante opera di investimento, ad esempio il nodo di Palermo vale oltre 1 miliardo di

Delegato di Cartour. "Per ora colleghiamo la Sicilia al Centro Italia, in futuro punteremo al Nord. Lavoriamo su un mercato che vale circa 2 milioni di teus equivalenti. In passato tutto andava per strada o ferrovia; noi, immodestamente, raccogliendo e perfezionando l'idea di un collega, abbiamo lanciato ai primi anni Duemila la prima vera autostrada del mare, che tale si può definire perché il 90% dei nostri clienti sono autotrasportatori, che facciamo affacciare alla mobilità tramite navi. Il movimento attuale è di circa 650 mila mezzi all'anno. Ma la Sicilia potrebbe fare di più - conviene l'armatore messinese - sganciare gli autisti dai mezzi, per consentite ai produttori di merce regionale di aumentare quel modesto 20%, la quota

attuale del cabotaggio marittimo sul tutto strada. Aprire questo mondo a nuove produzioni e logistica è la vera *mission*; il futuro è la congiunzione tra questi due mondi, mare e terra, nave e camion".

Con l'emblematico titolo 'In mezzo al Mediterraneo' si è aperta la sessione pomeridiana, animata da una battagliera

giornalista italo-marocchina, Karima Moual, con ancora le compagnie armatoriali sugli scudi.

L'alter ego campano di Franza, Lorenzo Maticena, suo partner nella joint-venture Cartour ma nell'occasione rappresentante soprattutto di Confitarma, ha cercato di scaldare l'uditorio con alcune osservazioni ad effetto, partendo da una domanda solo apparentemente scontata. "Cos'è il porto? Ho una mia definizione personale: oltre all'area fisica, l'accezione comprende anche gli operatori e i servizi che vi concorrono".

Il giovane armatore partenopeo ha poi idealmente raccolto una provocazione lanciata in precedenza - "Carige esclude la Sicilia dall'Europa? Ma siamo noi che ci escludiamo! La colpa è di noi operatori che non abbiamo attivato i progetti previsti" - ma senza indugiare né in autocommiserazione né in vittimismo: "voglio riflettere sulle nostre efficienze e opportunità. Nei porti vi sono dei servizi innovativi, quali la cogenerazione di energia elettrica, da introdurre nei circuiti dell'economia, a fare la differenza. Purtroppo in Italia non c'è alcuno scalo che abbia in programma di dotarsi di una catena di fornitura LNG, cui siamo sensibili. Il porto più vicino è Barcellona,

noi di Cartour siamo interessati, ma ci tocca parlare con la spagnola Repsol. E anche sotto il profilo dell'automazione siamo molto indietro, malgrado non si tratti - si badi bene - di una politica che 'uccide' l'occupazione, anzi".

La chiosa di Maticena è stata un'altra stoccata. "Se la Sicilia fosse quel che dovrebbe essere, avremmo un suo porto tra i primi venti scali mondiali... In Italia c'è bisogno di infrastrutture, in Sicilia tale bisogno è ancora maggiore! Dobbiamo capire qual è il nostro ruolo nel mondo, smettere di competere tra noi ma cominciare a guardare alla concorrenza internazionale e fare sistema. Questa è una crisi sistemica, non bisogna pensare come il Presidente dell'Autorità Portuale di Augusta, il quale dice che il problema va cercato altrove: prima guardiamo in noi stessi".

D'accordo con Maticena si è detto Ariodante Valeri, COO di Grandi Navi Veloci, con approccio umile. "Sono solo un

manager che non è nato in questo mondo; il poco che, forse, ho imparato lo devo ad Aldo Grimaldi in cinque anni di sua gestione: gli utili si fanno in porto e le perdite si fanno in mare. GNV ha un suo ruolo specifico nello scacchiere Mediterraneo, collegandone le due sponde. Abbiamo

aperto nel 2003 i servizi da Genova e Civitavecchia (via Palermo) a Tunisi; dal 2008 quello Genova-Barcellona-Tangeri, infine dal 2012 curiamo la Sète-Tangeri-Nador. Le nostre navi permettono di viaggiare sia alle merci che ai passeggeri, trasportiamo 350mila passeggeri all'anno sui 6 milioni di marocchini che vivono in Europa, dunque potremmo fare anche di più. E trasportiamo, fin dal 1993, 270mila tunisini all'anno. Siamo sulla Sicilia, servita da Genova, Napoli e Civitavecchia verso Palermo, e confermiamo il nostro impegno sull'Isola anche in futuro".

aperto nel 2003 i servizi da Genova e Civitavecchia (via Palermo) a Tunisi; dal 2008 quello Genova-Barcellona-Tangeri, infine dal 2012 curiamo la Sète-Tangeri-Nador. Le nostre navi permettono di viaggiare sia alle merci che ai passeggeri, trasportiamo 350mila passeggeri all'anno sui 6 milioni di marocchini che vivono in Europa, dunque potremmo fare anche di più. E trasportiamo, fin dal 1993, 270mila tunisini all'anno. Siamo sulla Sicilia, servita da Genova, Napoli e Civitavecchia verso Palermo, e confermiamo il nostro impegno sull'Isola anche in futuro".

Ecco quanto fa bene al Paese l'economia del mare

Il 2° Rapporto Unioncamere fotografa un settore che vale fino a 120 miliardi di euro

Crescono le imprese, crescono gli occupati e l'indotto generato dalle aziende che operano nel comparto dell'economia del mare.

A rivelarlo è il 2° Rapporto sull'Economia del Mare realizzato da Unioncamere con il contributo tecnico di CamCom-Universitas Mercatorum presentato in occasione dello Yacht Med Festival di Gaeta, giunto ormai alla sua sesta edizione.

Questo Rapporto fotografa il contributo del comparto "blu" della nostra economia alla produzione di ricchezza e occupazione e consente di scoprire che per ogni euro di valore aggiunto prodotto direttamente, il mare ne attiva quasi altri due nel resto

dell'economia. Nonostante la crisi, nel periodo 2009-2011 l'economia del mare ha dato segni importanti di tenuta, sia sotto il profilo occupazionale sia sotto quello imprenditoriale. Sul fronte del lavoro, il comparto si è addirittura mosso in controtendenza rispetto al complesso dell'economia: a fronte della perdita totale nel periodo di 97.000 posti di lavoro (-0,4%), l'economia del mare ha fatto segnare un incremento stimato di 11.000 unità (+1,4%), con un notevole impulso derivante dalle attività di ricerca e in misura minore dalla componente turistica. Sul fronte delle imprese, invece, nel triennio 2010-2012 il tessuto

imprenditoriale (costituito da circa 210mila imprese) è aumentato di quasi 7.000 unità, a un ritmo quindi del 3,4%, decisamente superiore allo 0,1% osservato per il totale dell'economia.

Il contributo al valore aggiunto prodotto nel nostro paese dalle filiere riconducibili all'economia del mare ammontava nel 2011 a 41,2 miliardi di euro con un'incidenza sul totale della capacità di produrre ricchezza del 2,9%: quasi il doppio di quanto prodotto dal comparto del tessile, abbigliamento e pelli (21 miliardi) o delle telecomunicazioni (22 miliardi), e quasi il triplo di quello del legno, carta ed editoria (poco meno di 15 miliardi).

La quota più significativa (il 45% del totale, corrispondente a poco meno di 15 miliardi), si deve ai settori più tradizionali prima di tutti quelli della cantieristica e dei trasporti di merci e persone (con un'incidenza tra il 15 e il 16% ciascuno attorno ai 6,5 miliardi), seguiti da quelli della filiera ittica e dell'industria estrattiva:

marina (intorno al 6-7% ciascuno, pari a 2,5-3 miliardi).

Dal punto di vista occupazionale, quasi 800mila lavoratori impiegati nell'economia del mare rappresentano il 3,2% dell'occupazione complessiva del

Paese, superiore di 200mila unità a quella dell'intero settore formato dalla chimica, farmaceutica, gomma, materie plastiche e minerali non metalliferi (600mila occupati; 2,4% del totale economia), e 160mila in più rispetto a quella dei servizi finanziari e assicurativi (circa 640mila unità, pari al 2,6% degli occupati totali).

All'interno dell'economia del mare, gli occupati si distribuiscono tra i settori in modo del tutto simile al valore aggiunto, con una forte incidenza delle attività ricettive e della ristorazione, visto che spiegano poco più di un terzo

dell'occupazione complessiva del comparto (36%, pari a quasi 287mila lavoratori, una parte consistente dei quali a carattere stagionale); seguono, per dimensione occupazionale, la cantieristica (17%, poco più di 135 mila occupati), la filiera ittica (12%, poco più di 95mila occupati) e le attività sportive e ricreative (8% pari a più di 61mila occupati).

La forte connotazione marina delle regioni meridionali fa sì che l'economia del mare italiana si concentri prevalentemente proprio nel Centro-Sud (60% del valore aggiunto e 64% in termini di occupati), grazie soprattutto alla centralità che assume in alcune regioni come il Lazio, la Sicilia, la Campania e la Puglia (insieme, queste quattro regioni coprono circa il 40% del valore aggiunto dell'economia marina nazionale e il 43% degli occupati generati dal comparto).

Al Nord sono invece tre le regioni trainanti - la Liguria su tutte, seguita dalla Lombardia e dal Veneto - che insieme assorbono circa un quarto di ricchezza e di occupazione ascrivibile alle attività

comesse al mare (rispettivamente 26 e 23% del totale nazionale). In termini di sviluppo territoriale, i dati mostrano come tra le regioni solo in Liguria il valore aggiunto prodotto dell'economia del mare incida per oltre il dieci per cento sull'economia regionale (l'11,9%). Tra le province, l'incidenza maggiore si riscontra a Livorno, dove il 15,7% del valore aggiunto del territorio è dovuto

all'economia del mare.

Gli effetti positivi di queste attività attivano indirettamente, a monte e a valle della filiera, ulteriori benefici sul sistema economico nazionale, a conferma della sua importanza strategica soprattutto in chiave di rilancio del Paese. Basti pensare che per ogni euro prodotto da questo settore se ne attivano altri 1,9 nel resto dell'economia. In valori assoluti questo significa che, con riferimento al 2011, ai 41,3 miliardi di valore aggiunto prodotti dalle attività direttamente legate al mare hanno fatto riscontro altri 77 miliardi di euro attivati sul resto dell'economia. Estremizzando si può dire che nel periodo preso in

considerazione, l'intera filiera ha generato 118 miliardi di euro di valore aggiunto, pari all'8,4% dell'economia complessiva. Analizzando questa capacità nel dettaglio dei singoli settori, si scopre che quello che può vantare il più alto coefficiente di attivazione è quello del trasporto merci e passeggeri, grazie a un moltiplicatore pari a 2,9 tale per cui, ai 6,4 miliardi di valore aggiunto direttamente prodotti nel 2011, hanno corrisposto più di 18 attivati, per un totale di quasi 25 miliardi di euro (oltre un quinto dell'intera filiera del mare).

Dal punto di vista geografico, la capacità di attivazione dell'economia del mare cambia passando tra una ripartizione all'altra. Il Nord-Est e il Nord-Ovest vantano i moltiplicatori più elevati, rispettivamente, pari a 2,3 e a 2,2 euro attivati per ogni euro prodotto dall'economia del mare. Tra le regioni costiere del Nord-Italia, spiccano il Friuli-Venezia Giulia e la Liguria con moltiplicatori pari a 2,5 in entrambe le regioni, leggermente superiore al 2,2 che vantano le altre due regioni del Veneto e dell'Emilia-Romagna.

Di Paolo (Chiquita) predice la cancellazione della flotta reefer mondiale: “dalle bananiere alle portacontainer”

La tendenza sembra ormai controvertibile: anche prodotti reefer come la frutta vanno in container anziché sulle tradizionali bananiere, ha ricordato Stefano Di Paolo, Direttore EU di Chiquita.

“La serie storica del traffico mondiale dei carichi deperibili – frutta, pesce, carni e altri alimentari - vede un aumento medio del 5% annuo dal 2010 in avanti, e la previsione è di circa 200 milioni di teus nel 2015. La flotta mondiale, negli ultimi due anni, ha perso circa 400 navi reefer sulle 1.100 esistenti nel 2010, di cui un terzo aveva età superiore ai 25 anni. La tendenza in atto porta a demolire dal 5% al 10% annuo del tonnellaggio, sicché in linea teorica nel 2022 non vi saranno più navi reefer in circolazione, di cui le ultime 4 ordinate sono state consegnate nel 2011”.

La tendenza non è però così drastica. “Da un lato premono le navi portacontainer, con migliori transit time, più frequenza e capillarità di servizi, oltre a mostrare concorrenzialità dei noli. Ma dall’altro la nave frigorifera ha una migliore gestibilità logistico-commerciale-operativa, sulle banane in particolare”.

L’analisi di Di Paolo passa poi alla fase portuale. “Negli anni ‘90 e 2000 abbiamo assistito al consolidarsi di terminal frutta capital and labour intensive, capaci di accogliere le navi frigorifere e smistare carichi via terra prestando alla merce una serie di servizi accessori e complementari. Dall’inizio del secolo, tuttavia, il diminuire della concentrazione dei volumi in singole unità ha spinto i grandi terminal ad iniziare ad intercettare i container frigo in sbarco presso gli stessi

porti cercando di integrarsi in maniera complementare ai servizi richiesti dai container: svuotamento container e cross docking di carichi provenienti da navi diverse. Alcuni grandi terminal frigoriferi nordeuropei stanno, di fatto, proponendo i propri terminal quali strutture di *predischARGE* per nave full container. Questo permette di ottimizzare i tempi di resa della merce, avere un controllo sulla stessa e un suo smistamento in carichi groupage, minimizzando il costo delle rotture di carico”.

Ma oggi la situazione del mercato è ibrida. “Il declino delle navi frigorifere

non è confermato. Pertanto, anche il ruolo dei terminali frigoriferi è ancora importante. Mi sento di escludere che vi siano spazi ulteriori di crescita per tali investimenti strutturali anche in mercati nei quali essi non siano ancora stati proposti. Credo personalmente che il format per il futuro per fornire servizi realmente fruibili dal mondo reefer siano piattaforme logistiche attigue all’area portuale dotate di una limitata capacità di magazzinaggio ma di un’alta capacità di movimentazione e assemblaggio di carichi, con possibilità di limitate ma importanti rilavorazioni. Rispetto al tradizionale terminal frutta, queste non devono necessariamente essere fronte banchina o avere sovrastrutture per lo sbarco di navi né ampie celle di conservazione. Il terminal per deperibili del futuro potrà candidarsi a gestire e manipolare anche altre *commodities* in volumi integrativi e complementari che necessitano di temperatura o atmosfera controllata. Quanto più bilanciati saranno il traffico e l’omogeneità dei volumi durante le stagioni, tanto maggiore successo potrà avere questo terminal”.

Nel primo trimestre del 2013 l'utile netto di Royal Caribbean Cruises è cresciuto del 62,3%

Nella prima parte di quest'anno il volume di prenotazioni è risultato mediamente superiore del 5%

Il gruppo crocieristico statunitense Royal Caribbean Cruises ha chiuso il primo trimestre del 2013 con risultati economici in crescita rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno. «È stato - ha sottolineato il presidente e amministratore delegato del gruppo, Richard Fain - un primo trimestre gratificante. I ricavi dalla vendita delle crociere sono stati migliori del previsto, i costi sono stati ben controllati ed è stato incoraggiante il raggiungimento di una massima soddisfazione da parte degli ospiti ed un notevole miglioramento delle spese a bordo quale risultato dei nostri sforzi per una ripresa».

Royal Caribbean Cruises ha archiviato i primi tre mesi del 2013 con un utile netto di 76,2 milioni di dollari su ricavi per 1,19 miliardi di dollari, con incrementi rispettivamente del 62,3% e del 4,2% sullo stesso periodo dello scorso anno. L'utile operativo è ammontato a 165,6 milioni di dollari (+22,4%). Nel primo trimestre di quest'anno la flotta di navi da crociera che fa capo al gruppo ha trasportato quasi 1,3 milioni di passeggeri (-1,3%).

Il gruppo americano ha reso noto che nella prima parte di quest'anno il volume di prenotazioni è risultato mediamente superiore del 5% rispetto a quello dello scorso anno. Royal Caribbean Cruises ritiene che l'utile per azione relativo all'intero esercizio annuale sarà di circa 2,3-2,5 dollari rispetto ad un utile per azione di 0,08 dollari per l'intero 2012. 

China Shipping Container Lines riduce le perdite

*La compagnia ha archiviato il primo trimestre con un passivo netto di 115 milioni di dollari.
Ricavi in crescita del 22,9%*

~~inforMARE~~ - Nel primo trimestre di quest'anno la compagnia di navigazione cinese China Shipping Container Lines (CSCL) ha ridotto le perdite archiviando il periodo con un passivo netto di 716,5 milioni di yuan (115 milioni di dollari) rispetto ad un passivo netto di quasi 1,5 miliardi di yuan nei primi tre mesi del 2012. I ricavi sono aumentati del 22,9% attestandosi a 7,9 miliardi di yuan. Il risultato operativo è stato negativo per 706,2 milioni di yuan, con un miglioramento del 55,8% rispetto ad un passivo operativo di 1,6 miliardi di yuan nel primo trimestre dello scorso anno. 

A Monaco le novità che trasformeranno la logistica

Al Transport Logistic, l'evento biennale sulle novità della logistica in programma a **Monaco di Baviera dal 4 al 7 giugno**, saranno presenti numerose aziende specializzate nei settori di informatica e telecomunicazioni per il trasporto delle merci, che presenteranno le proprie soluzioni innovative nei sistemi di elaborazione dei dati per logistica e trasporti, controllo e monitoraggio dei mezzi, pianificazione dei percorsi e sistemi integrati di gestione del traffico. Tra le più interessanti proposte, riferisce *Trasportoeuropa*, quella di **Salt Mobile System** che a partire da giugno offrirà un sistema di gestione delle spedizioni in cloud, con funzionalità di gestione delle commesse che comprendono notifiche alle società di carico e ai destinatari della spedizione, disposizione degli ordini, inserimento nel sistema telematico, tracciamento e monitoraggio, tempi di lavorazione e spese, processi di magazzino, fatturazione e trasferimento dei dati all'EDP. La società tedesca **Inform** presenterà invece SyncroTESS, un software per l'ottimizzazione in tempo reale di tutti i processi logistici su strada, presso terminal e centri intermodali e nell'intralogistica. A questo software si affianca SyncroSupply per la programmazione delle finestre temporali e la gestione degli accessi dei camion nell'industria e nel commercio: il sistema calcola l'orario di arrivo esatto e "consiglia" il modo migliore di affrontare eventi imprevisti lungo il percorso.

Cantieri Daewoo

Cscl ordina cinque super-portacontainer

Roma - **China Shipping Container Lines (CSCL)**, compagnia quotata Shanghai ed Hong Kong, ha notificato alle autorità di Borsa di avere sottoscritto il contratto preliminare per la costruzione di cinque portacontainer da 18.000 teu presso un cantiere coreano. Ulteriori dettagli saranno forniti alla firma del contratto. Molto probabilmente, le navi saranno costruite da **Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering**. Se confermato, si tratterà del primo ordine per navi da 18.000 teu dopo le venti unità della classe "Triple E" ordinate da Maersk Line, al prezzo di \$ 190 milioni per nave. La compagnia cinese ha già in ordine con Samsung una serie di otto navi da 14.000 teu, di cui sei già consegnate. Nel trade fra Asia ed Europa, operato congiuntamente con UASC e CMA-CGM, la CSCL dispiega già nove portacontainer di capacità fra 13 e 14.000 teu.

Asia-Europe trade faces fresh disruption

Shippers should be braced for changed schedules and blanked sailings, says SeaIntel

Shippers should prepare themselves for sudden service changes and the blanking of sailings in the next few weeks, as rates continue to sharply decline and carriers are forced to take action, according to SeaIntel Maritime Analysis chief executive Lars Jensen.

Speaking in London at *Containerisation International's* Global Liner Conference, Jensen said that oversupply of capacity had resulted in spot rates on services from Asia to Europe declining by around \$60 per teu each week this year.

The declines had worsened of late and rates had dropped by around \$500 per teu in the last five weeks.

According to the Shanghai Containerised Freight Index, spot rates on the trade dropped \$65 this week to reach \$875 per teu. Jensen said prices would drop to below breakeven point for carriers within the next six weeks, at which point carriers would be forced to remove capacity in order to drive up prices.

He said: "As a shipper you cannot rely on the carriers' network any more as they will have to act and they will act by blanking sailings and pulling out capacity.

"You cannot sit back and say, 'this is the network for the next year' and plan your supply chain accordingly. That is not going to happen."

The last time a similar situation emerged on the trade was December 2011 when prices on Asia to Europe dropped to \$490 per teu, according to the SCFI, and carriers began blanking sailings to bolster prices.

Jensen added that recent carrier attempts to increase spot prices without removing tonnage through the implementation of general rate increases had failed, which is why shipping lines would need to turn to service adjustments.

A mid-April GRI due to be implemented by carriers on the Asia-Europe trade had completely failed, while a mid-March GRI had only been partly successful and the increase had only lasted for around a week.

This trend of short-lived GRIs had been ongoing since 2011 and had contributed to increased volatility. The same trend could be identified on the transpacific trade to a lesser degree, he said.

As a result, he warned shippers to "hold onto their shorts".

"Clearly this is unsustainable," Jensen said. "Something will happen. It is not just a matter of sitting back and saying [rate declines] will continue forever because they will not. The carriers do not have any new magical tools.

"They will use the tools they have used time and time again. It all comes down to capacity management.

"If we look at Asia-Europe, for example, something will have to be done. In the short term you should brace yourself for what I call product volatility — the same as we saw last year."

SeaIntel estimated that capacity on the trade would increase by around 10% this year while demand was set to increase by 2%-3% at best. Carriers would need to withdraw four strings just to compensate for the 10% increase in capacity.

Jensen said that the volatility would probably get worse in the future.

"Will things get better? Maybe, but you do have a high risk that despite the structural overcapacity, more ships will be ordered.

"Our expectation is that for this year and the rest of next year we will see orders come in for in excess of 100

14,000teu ships in addition to what has already been ordered.

“The reason for that is very simple. If you look at the unit cost of these vessels compared with the 7,000-8,000teu vessels, having 14,000teu vessels on a three- to five-year time scale will become a prerequisite for carriers on the Asia-Europe trade or they will be run out.

“So we will see more orders for those and this will perpetuate the overcapacity issue and the rollercoaster will continue and will probably get worse.”