



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

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

**30 SETTEMBRE 2013**

## Una delegazione serba ha visitato il porto di Bari

*Al centro dell'incontro il corridoio trasportistico intermodale verso i Balcani*

 Oggi una delegazione ufficiale della Repubblica di Serbia ha incontrato il presidente dell'Autorità Portuale del Levante, Francesco Mariani, nell'ambito delle riunioni in programma nel corso di questa settimana con i rappresentanti delle istituzioni locali, ed ha visitato il porto di Bari. Al centro dell'incontro, i trasporti, il commercio e il turismo. A guidare la delegazione di 130 fra operatori, rappresentanti del territorio e giornalisti, c'era il sindaco di Jagodina, Dragan Markovic, consigliere speciale del presidente serbo e deputato al Parlamento, che ha accompagnato in forma ufficiale il ministro dei Trasporti, Aleksandar Antic.

«Puntiamo - ha spiegato nel corso dell'incontro il sindaco Markovic - sul corridoio trasportistico multimodale Bari - Bar - Belgrado e vorremmo che Bari fosse il nodo centrale delle esportazioni in Serbia e nei Balcani. Il miglioramento della rete ferroviaria nel tratto Belgrado-Bar consentirebbe di incrementare i numeri del turismo anche in Puglia, considerato il fatto che il trasporto stradale aumenterebbe del 30% e questo a tutto vantaggio di quei turisti serbi che oggi trascorrono le loro vacanze al mare, in Grecia o in Turchia e che domani, invece, più facilmente potrebbero raggiungere la Puglia attraverso il porto di Bar, con collegamento marittimo».

Il ministro dei Trasporti della Serbia, il quale già nei giorni scorsi nell'ambito degli incontri ufficiali avuti con i rappresentanti delle istituzioni locali aveva proposto di aumentare l'interscambio commerciale tra Italia e Serbia tramite il porto di Bari, ha confermato l'individuazione della Puglia come nuova destinazione rispetto alle tradizionali mete del turismo serbo (Grecia, Turchia, Montenegro) avendo trovato il comparto turistico pugliese molto competitivo e in ottimo stato di salute. A tal proposito Aleksandar Antic ha annunciato finanziamenti per 200 milioni di euro per la rivitalizzazione del tratto ferroviario Belgrado-Bar i cui lavori potrebbero essere conclusi entro breve tempo. «In questo modo - ha concluso il ministro - il porto di Bari diventerebbe un importante punto di transito per la Serbia».

Il presidente dell'Autorità Portuale del Levante, Francesco Mariani, che ha illustrato le possibilità di sviluppo della rotta intermodale Bari - Bar - Belgrado attraverso i progetti di cooperazione già avviati, primo fra tutti ADB Multiplatform Project, ha accolto con favore le proposte e le dichiarazioni degli esponenti della delegazione serba evidenziando che «Bari si propone sempre di più quale hub nello spazio mediterraneo orientale, attraverso lo sviluppo della sua funzione intermodale e il potenziamento strategico dei propri asset immateriali, per dare valore aggiunto all'intera catena logistica». Del progetto è stata illustrata l'esperienza del caso pilota per il quale è stato già aggiudicato un bando pubblico di finanziamento per le imprese. L'impresa aggiudicataria, la Morfimare Srl, svilupperà la rotta intermodale (cabotaggio + ferro) Bari- Bar- Belgrado, con diramazioni verso il Mar Nero.

Nel corso dell'incontro con la delegazione serba è stato presentato anche Intermodadria, il progetto europeo che ha l'obiettivo di aumentare la competitività del trasporto marittimo a corto raggio e la sua integrazione nella catena logistica, di sostenere gli investimenti infrastrutturali per l'accessibilità dei porti da terra e promuovere azioni politiche e strumenti finanziari per favorire il trasferimento modale. Proprio Intermodadria proporrà nei prossimi mesi, come caso pilota, una rotta marittima Monopoli-Ploce per supportare il turismo

religioso.

A conclusione della visita, il ministro dei Trasporti serbo si è complimentato per la qualità dei progetti in itinere e ha invitato i progettisti dell'Autorità Portuale del Levante ad un incontro a Belgrado per verificare la fattibilità e lo sviluppo concreto delle attività di progetto. 

## **Il Consiglio di Stato ha dichiarato illegittima la nomina di Massidda a presidente dell'Autorità Portuale di Cagliari**

*Accolto il ricorso dell'ordinario di diritto della navigazione Massimo Deiana*

~~inforMARE~~ - Ieri il Consiglio Stato, con una sentenza che pubblichiamo di seguito e che - come si dice - sembra destinata a "fare giurisprudenza", ha riformato la sentenza n. 520/2012 del Tribunale Amministrativo Regionale per la Sardegna sulla nomina di Piergiorgio Massidda a presidente dell'Autorità Portuale di Cagliari accogliendo il ricorso n. 1054/2011 presentato dall'ordinario di diritto della navigazione Massimo Deiana per l'annullamento del decreto del 23 settembre 2011 emesso dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporto con cui Massidda è stato nominato presidente dell'authority portuale sarda.

Nella sentenza il Consiglio di Stato, richiamandosi all'articolo 8 della legge 84/1994 che stabilisce i criteri di nomina dei presidenti delle Autorità Portuali, conclude che, «per la sua storia personale, il dr. on. Massida non poteva avere certo conseguito la "...massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuali" ed era carente in radice del requisito prescritto dalla legge, per cui doveva probabilmente la sua nomina alle sue capacità politico-relazionali (di deputato, senatore e consigliere provinciale, ecc.). In sostanza il soggetto prescelto, non solo possedeva titoli di studio del tutto estranei alla materia, ma nella sua pur pluriennale esperienza parlamentare si era sempre interessato delle materie direttamente o indirettamente con le sue capacità professionali e con le sue specifiche competenze mediche».

Nella sentenza i magistrati del Consiglio di Stato ricordano che Massidda «è un medico fisiatra, specialista in medicina estetica chirurgia plastica ricostruttiva e titolare di un centro di riabilitazione; è stato parlamentare dal 1994-2006 alla Camera e dal 2006 dal 2010 al Senato; dal maggio 2010 è stato eletto anche nel Consiglio provinciale di Cagliari; è stato componente sia alla Camera che al Senato rispettivamente della Commissione Affari Sociali e Sanità; della Commissione di inchiesta sul Servizio Sanitario Nazionale, e della Commissione parlamentare per l'infanzia» rilevando che «è evidente l'estraneità del suo percorso politico-parlamentare alle competenze che il terzo comma dell'art. 8 della legge 28 gennaio 1994 n. 84 affida, tra le altre, al presidente in materia di impulso, di indirizzo, di amministrazione, di coordinamento, di controllo e di gestione; di piano operativo triennale, di piano regolatore portuale, di bilanci preventivi e consuntivi, di personale, di concessioni demaniali, di servizi portuali; di aree e di beni del demanio marittimo, di canoni demaniali di navigabilità e di fondali, ecc. ecc.»

«Siccome nella specie non si trattava della presidenza di un'agenzia sanitaria o socio-assistenziale - spiegano i magistrati del Consiglio di Stato - si deve concludere per l'illegittimità della designazione del dr. on. Massidda: per la mancanza di un qualsiasi titolo di studio comunque implicante il possesso di competenze anche genericamente raccordabili con la materia; per l'estraneità al settore delle pur vaste attività professionali, politiche e parlamentari e le quali non concernevano affatto i settori dell'economia dei trasporti; per la brevità delle esperienze quale presidente della VIII Commissione Trasporti (per meno di un anno) o di quella dell'analoga struttura presso la Provincia di Cagliari, le quali dunque non potevano certo far presupporre il conseguimento delle competenze teoriche e pratiche richieste». (11)

## **Porti: Cagliari, anche Massidda in corsa per commissario**

**Tutto da rifare dopo decisione Consiglio di Stato**

(ANSA) - CAGLIARI, 27 SET - Si deve rifare tutto daccapo: Camera di Commercio, Provincia di Cagliari con i Comuni di Cagliari, Capoterra e Sarroch dovranno ripresentare le teme. E poi ci saranno i passaggi alle commissioni Trasporti di Camera e Senato, il via libera della Regione e la nomina definitiva del ministro Maurizio Lupi.

Nel frattempo, però, la prima mossa per il porto di Cagliari, all'indomani della sentenza del Consiglio di Stato che ha decretato l'illegittimità della nomina di Piergiorgio Massidda, la deve fare proprio il ministro dei Trasporti: nei prossimi giorni è attesa la nomina del commissario.

E non è escluso che il nuovo timoniere a tempo possa essere proprio Massidda. Il risultato per il momento è che tutti i porti della Sardegna andranno avanti per ora senza il presidente. È già successo all'Autorità portuale del Nord Sardegna, con l'arrivo dell'ex senatore del Pdl, Fedele Sanciu dopo l'addio (fine mandato) di Paolo Piro. Ed ora la storia si ripete con Cagliari.

Nella sede dell'Autorità portuale, intanto, si aspetta soltanto la comunicazione ufficiale del Ministero. Massidda arriverà a Cagliari nel pomeriggio: era alla fiera delle crociere ad Amburgo. (ANSA).

## Nei primi otto mesi del 2013 il traffico nel porto di Ravenna è cresciuto del 3,3%

*Nel solo mese di agosto l'incremento è stato del 9%*

 L'Autorità Portuale di Ravenna ha reso noto che nel periodo gennaio-agosto di quest'anno lo scalo portuale ravennate ha registrato una movimentazione delle merci pari a 14.752.005 tonnellate, in crescita del 3,3% rispetto allo stesso periodo del 2012. Gli sbarchi sono stati pari a 12,5 milioni di tonnellate (+2,4%) e gli imbarchi a 2,2 milioni di tonnellate (+8,4%).

L'ente ha spiegato che, analizzando le differenti tipologie di merci, negli otto mesi si è riscontrato un +0,5% per le merci secche, con 45mila tonnellate in più, e un calo del 2,9% per le rinfuse liquide, con 89mila tonnellate in meno. Continuano ad aumentare le merci unitizzate: in container cresciute di 149mila tonnellate (+9,7%) e su rotabili più che raddoppiate, passando da 349mila a 708mila tonnellate con una crescita pari a 360mila tonnellate (+102,9%). Tra le merci secche l'incremento percentuale più rilevante (+24,1%) è per i prodotti agricoli ed in particolare per il granoturco; in termini di valori assoluti invece la crescita più significativa è per i prodotti metallurgici passati da 2,9 a 3,1 milioni di tonnellate (+7,4%). Ancora in calo rispetto all'anno precedente i materiali da costruzione (-2,3%), mentre sono stabili le materie prime per le ceramiche. Secondo i dati di Confindustria ceramica - ha rilevato l'authority portuale di Ravenna - anche se il mercato interno continua a essere in calo da cinque anni, occorre considerare che le esportazioni, che rappresentano oltre l'80% della produzione, hanno ripreso a crescere, in particolare quelle dirette verso i mercati extracomunitari dove nel corso dei primi sei mesi del 2013 si è registrato un aumento di oltre il 10%. Per le rinfuse liquide, i chimici sono diminuiti del 15,4%, mentre i prodotti petroliferi risultano in calo del 2,5%. In controtendenza le derrate alimentari liquide che, grazie ad un consistente aumento dell'import di oli vegetali, hanno registrato un +11,7%.

Nei primi otto mesi del 2013 è stata positiva anche la movimentazione dei container che è stata pari a 155.195 teu (+11,8%). Continua inoltre il trend di crescita per la movimentazione trailer con 3.714 pezzi nel solo mese di agosto e nel periodo gennaio-agosto sulla linea Ravenna-Catania il traffico CIN/Tirrenia e Grimaldi è stato complessivamente di 26.072 pezzi contro i 14.924 dello scorso anno (+74,7%) a cui si aggiungono quelli della nuova tratta Ravenna-Brindisi che sono stati 5.848. In totale il numero dei trailer nei primi otto mesi è stato di 32.526 pezzi, più del doppio rispetto agli 15.266 dello scorso anno. Buono pure il risultato relativo al traffico di nuove auto, che da 8.743 unità dello scorso anno è salito a 16.001 (+83,0%).

Nel solo mese di agosto 2013 il traffico delle merci movimentato complessivamente dal porto di Ravenna è stato di 1.668.173 tonnellate, 138mila tonnellate in più rispetto ad agosto 2012 (+9%).

## **Per il Comitato delle Regioni dell'UE non è necessaria una nuova autorità europea per i porti**

*Cosimi: in Italia serve una politica per i porti che selezioni gli investimenti e li orienti in una strategia complessiva; oggi - ha rilevato il sindaco di Livorno - tutti fanno quello che gli pare*

~~inforMARE~~ Ieri la Commissione per le Politiche di Coesione Territoriale del Comitato delle Regioni (CdR) dell'Unione Europea ha adottato un progetto di parere sulla proposta di regolamento che istituisce un quadro per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria nei porti.

Il progetto di parere, che pubblichiamo in [allegato](#) e che è stato illustrato dal relatore Alessandro Cosimi (PSE), sindaco di Livorno e vicepresidente del Comitato delle Regioni e presidente Anci Toscana, sarà votato in plenaria a dicembre e chiede che l'intervento normativo dell'UE lasci margini adeguati agli Stati Membri per rispondere alle specifiche esigenze dei loro porti. Attualmente, infatti - ha rilevato il CdR - i modelli gestionali sono estremamente differenziati e regole rigide rischiano di penalizzare o favorire situazioni locali ostacolando una competizione equilibrata tra gli scali europei e il recupero di efficienza necessario. Tra gli aspetti più delicati affrontati nel parere - ha spiegato il Comitato delle Regioni - c'è l'urgenza di chiarire la normativa sugli aiuti di stato per le infrastrutture, creando un contesto più favorevole per gli investimenti. Regioni e città sono inoltre preoccupate dai rischi di appesantimento degli adempimenti burocratici legati alla creazione di una nuova autorità europea per i porti proposta dalla Commissione Europea.

«Il progetto di parere - ha chiarito Alessandro Cosimi - prova a definire il giusto equilibrio tra la necessità di rispettare le esperienze locali e quella di garantire, al contempo, un'adeguata omogeneità normativa per il settore portuale. È evidente quindi che vanno esclusi dal campo di applicazione delle nuove regole tutte le attività che si configurano come servizi pubblici, servizi tecnico nautici - ormeggio, dragaggio ecc. - e tutte le operazioni di servizio che, a nostro avviso, devono essere governate dagli organismi nazionali competenti in un rapporto di collaborazione con gli enti locali. Dobbiamo evitare in ogni modo una ulteriore burocratizzazione del settore, usando meglio ciò che già esiste. Non serve dunque una nuova autorità europea».

«C'è un confronto aperto - ha proseguito il sindaco di Livorno - anche sulla scelta dello strumento normativo da utilizzare. La Commissione propone un regolamento, cioè un impianto stringente di norme comuni, mentre noi propendiamo riteniamo necessario garantire maggior margini di intervento agli Stati membri, risultato che si può ottenere optando per una direttiva. C'è anche chi vorrebbe limitare al minimo l'intervento di Bruxelles e chiede di fermarsi alle linee guida. Se però l'obiettivo della Commissione è di avere porti più competitivi riteniamo che un regolamento non sia in grado di garantire condizioni omogenee di competizione».

«Il quadro - ha specificato Cosimi - è molto differenziato; in alcuni Paesi i porti, anche se sono a capitale pubblico, vengono gestiti con forme di governance molto vicine a quelle del settore privato, con una libertà d'azione che è completamente diversa da quella normalmente concessa alle autorità di gestione pubbliche. Per far compiere a tutti un passo avanti dobbiamo affrontare la questione normativa, aumentare la trasparenza degli aiuti di Stato -

che sarà il tema decisivo - e promuovere gli investimenti infrastrutturali, chiarendo che i nostri porti il terminale e il gate delle reti transeuropee di trasporto TEN-T e non isole scollegate, abbandonate. Questo ultimo tema pone un grande problema a livello nazionale italiano, quello di politica per i porti che selezioni gli investimenti e li orienti in una strategia complessiva. Oggi tutti fanno quello che gli pare, noi dobbiamo invece integrare e diversificare l'offerta di servizi, senza deprimere la volontà di investire. Un esempio su tutti: se dovessimo completare tutti i terminal contenitori progettati oggi in Italia avremmo un'offerta capace di gestire 25 milioni di teu all'anno. Oggi ne circolano 10; si calcola che raddoppieranno da qui al 2030, ma noi non possiamo generare una sovracapacità di offerta. Per essere competitivi bisogna star dentro una programmazione sensata, che garantisca un uso adeguato dei soldi pubblici».

Secondo il sindaco di Livorno, inoltre, «una nuova direttiva per il settore portuale dovrebbe integrarsi con i piani dell'UE nel settore della "crescita blu", del trasporto sostenibile e delle autostrade del mare. Servirebbe soprattutto - ha precisato - un intervento specifico per il settore "ro-ro", i traghetti che trasportano merci e passeggeri. Si tratta di una modalità importantissima per molte delle popolazioni più deboli, per esempio per le aree insulari, così come per popolazioni di Paesi terzi del Mediterraneo che attraversano una fase politica delicatissima. Abbiamo chiesto alla Commissione di occuparsi di questa questione, perché, pur avendo escluso il traffico passeggeri dai settori di intervento delle nuove regole, bisogna armonizzare i regolamenti a livello UE perché solo così possiamo davvero diminuire il trasporto su gomma».

«L'altro grande capitolo che riguarda la sostenibilità - ha aggiunto Cosimi - è quello relativo all'impatto sull'ambiente marino dei dragaggi e degli interventi di infrastrutturazione portuale. È fondamentale che le decisioni su questo fronte siano saldamente in mano pubblica perché oggettivamente ineriscono alla qualità dell'ambiente e della vita delle nostre comunità. Ad esempio in una città come Livorno, con un porto merci importante, un'operazione di dragaggio darebbe respiro al traffico contenitori, ma oltre alle merci varie ci sono anche i pescatori. Se si depositassero davanti al porto tutti i sedimenti di una città nata nel '500 e diventata industriale nel '700, è evidente che si ucciderebbero le attività di pesca. È chiaro che decisioni di questo tipo devono essere gestite dal settore pubblico, tenendo presenti, oltre agli aspetti strettamente economici, le dinamiche sociali e la qualità della convivenza». (14)

## Royal Caribbean rilancia sull'Italia

Adam Goldstein a ruota libera su nuovi ordini, concorrenza e investimenti nel Mediterraneo

**Amburgo** - Royal Caribbean Cruises crede ancora molto nell'Italia e sul Mediterraneo. I vertici del secondo gruppo crocieristico mondiale erano nei giorni scorsi in Europa per prendere parte a diversi eventi tra i quali spicca il taglio della lamiera della terza nave classe Oasis (227.700 tonnellate di stazza lorda e oltre 1,2 miliardi di dollari d'investimento) presso i cantieri STX France di Saint Nazaire.

In questa intervista, concessa in occasione della fiera Seatrade Europe di Amburgo, Adam Goldstein, presidente e CEO della capogruppo Royal Caribbean International, ha tracciato un bilancio delle prospettive e delle strategie del gruppo in Italia e nel Vecchio Continente.

**Mister Goldstein quali sono le sue previsioni soprattutto con riferimento al mercato Mediterraneo delle crociere?**

Noi siamo molto impegnati nel Mediterraneo e continueremo a essere un major player. Gli ultimi due anni nel Mediterraneo sono stati abbastanza impegnativi e quindi, dal momento che possiamo trasferire agevolmente le nostre navi, abbiamo scelto di potenziare altri mercati più profittevoli. A livello generale continuiamo comunque a considerare l'Europa uno dei nostri mercati più importanti e lo dimostreremo mettendo in futuro molta capacità.

**In Europa in generale o specificamente nel Mediterraneo?**

Soprattutto nel Mediterraneo. È vero che negli ultimi tempi molte navi sono andate in Nord Europa ma in generale il Mediterraneo rimane una destinazione prioritaria e per noi continuerà a esserlo.

**Con la scelta di ridurre la vostra offerta in Italia l'anno prossimo non temete di perdere market share in favore dei due**

**principali competitor Costa e MSC?**

La posizione di mercato di Royal Caribbean credo sia molto chiara e solida: siamo la prima compagnia crocieristica globale. In alcuni mercati possiamo essere la compagnia numero 2 o 3 ma continueremo a investire in marketing e brand awareness e nel lungo termine l'idea è di crescere in Italia ed essere un operatore forte. I concorrenti negli ultimi anni sono delle buone compagnie crocieristiche e hanno lavorato bene, ma non sono Royal Caribbean.

**Com'è cresciuto il mercato italiano negli ultimi 5 anni?**

Nell'ultimo quinquennio il mercato è cresciuto all'inizio molto rapidamente,

ovviamente Costa e MSC hanno investito molto crescendo rapidamente e impiegando molte navi. L'Italia è un

mercato certamente più grande rispetto alla Francia e in generale l'Europa rappresenta un bacino importante sia per numero di crocieristi che di destinazioni. Noi puntiamo molto su questi mercati e purtroppo negli ultimi due anni con le diverse cose che sono successe il mercato è evoluto in maniera diversa rispetto a quanto avevamo preventivato, ma la crescita vista alcuni anni fa ci fa essere ottimisti sulle prospettive di lungo termine del mercato europeo.

**Riguardo alla vostra presenza nei porti italiani?**

A noi interessa essere presenti in tutta la penisola. Con riferimento alla Liguria, Genova per noi è uno scalo home-port o inter-port, ma la nostra presenza lì dipende anche da valutazioni di carattere economico rispetto ad altre destinazioni

capolinea. Città come La Spezia e Livorno sono invece porti di transito.

**Investirete maggiormente su La Spezia?**

Siamo soddisfatti della nascita di La Spezia come scalo crocieristico, quando sono entrato in questo settore non conoscevo Spezia come possibile destinazione in Italia. Riteniamo che abbiamo tutte le carte in regola per giocare un ruolo importante nell'industria crocieristica, sono aggressivi commercialmente, stiamo pensando a incrementare le infrastrutture e ne siamo lieti. Siamo dunque interessati a seguire da vicino questi sviluppi.

**Potrete dunque essere interessati a investire anche nel terminal crociere già progettato?**

Abbiamo dimostrato con il nostro coinvolgimento in diversi progetti in giro per il mondo che quando ci sono le condizioni per intervenire direttamente in questi investimenti lo facciamo. Non posso entrare nello specifico caso La Spezia, ma quando un progetto è in grado di creare valore aggiunto per la nostra compagnia noi siamo pronti a valutarlo.

**Lei ritiene che La Spezia sia concorrente rispetto a Genova e Livorno o possono essere scali complementari?**

Io direi che La Spezia è competitor di Livorno. Questi sono i due gateway in concorrenza per raggiungere le destinazioni toscane di Firenze e Pisa.

**A proposito di nuovi ordini che propositi avete?**

Attualmente abbiamo quattro navi in

costruzione, tre della classe Quantum e una Oasis. Si tratta di un impegno davvero importante per gli azionisti e per la società. Quando avremo preso in consegna queste 4 navi Royal Caribbean sarà il primo marchio crocieristico mondiale e questa è una grande opportunità e responsabilità. **Avete opzioni per costruire anche la quarta e forse pure la quinta nave classe Oasis...**

Per la quarta, non ci sono opzioni per la quinta. È sicuramente qualcosa che vogliamo fare ma abbiamo ancora un po' di tempo per decidere. Oltre a questi investimenti ci stiamo concentrando anche sul refurbishment di molte navi.

**Per il futuro considererete anche i cantieri navali asiatici?**

Per il restyling di alcune navi abbiamo lavorato con i cantieri di Cadice, delle Bahamas e di Singapore e ci siamo sempre trovati bene. Per le nuove costruzioni abbiamo da tempo un rapporto consolidato con strutture europee e siamo soddisfatti, ma le competenze e la concorrenza dei competitor asiatici è un qualcosa che dovremo tenere in considerazione in futuro.

## MSC Crociere avvia una nuova fase d'investimenti

Vago annuncia l'inizio delle negoziazioni con tre cantieri per le nuove navi e traccia un primo bilancio sul 2013

Amburgo - MSC Crociere, a pochi mesi di distanza dal battesimo della sua dodicesima nave (MSC Preziosa) presentata a Genova lo scorso marzo (*S2S n.12/2013*), è già pronta ad avviare un nuovo piano di sviluppo della flotta. Il presidente esecutivo della società, Pierfrancesco Vago, a margine della fiera crocieristica Seatrade Europe che si è svolta la scorsa settimana ad Amburgo ha annunciato: "I prossimi ordini di MSC

Crociere arriveranno presto. Abbiamo iniziato le negoziazioni con i tre cantieri navali europei STX Finland, STX France e Fincantieri (non invece con Meyer Werft) per la costruzione di un prototipo di nave molto interessante da circa 4 mila passeggeri. Si tratta di unità sempre più grandi ma adatte comunque a entrare in un numero crescente di porti di destinazione finale perché più corte rispetto alle ultime costruite. L'investimento a nave supera i 700 milioni di euro". Le consegne di questa nuova serie di navi partiranno dal 2016.

Dopo la prima tornata di investimenti da 5,5 miliardi di euro per la costruzione di 10 nuove navi ordinate fra il 2003 e il 2009 (completata appunto con la consegna della MSC Preziosa), la compagnia crocieristica si è rimessa dunque in moto per quello che sarà il secondo step di sviluppo di MSC Crociere. Il numero uno del Gruppo Mediterranean Shipping Company, Gianluigi Aponte, la scorsa primavera aveva spiegato che "per una compagnia di

crociere che vuole essere globale, l'attuale flotta di 12 navi non è sufficiente". Lo stesso imprenditore italo-elvetico aveva inoltre sottolineato l'importanza del ruolo delle agenzie per il credito all'esportazione (in Italia la SACE) per facilitare la positiva conclusione delle trattative fra armatori e cantieri navali quando in ballo ci sono navi di questa dimensione e portata finanziaria. Sulle previsioni di chiusura dell'esercizio 2013, Vago (cui è stato assegnato dalla rivista inglese *Seatrade* il premio European Cruise Personality of the Year 2013) ha poi aggiunto: "Quest'anno

abbiamo superato quota 1,6 milioni di passeggeri che per noi è un risultato molto importante. Anche dal punto di vista finanziario il fatturato del 2013 supererà quello dell'anno passato (pari a 1,3 miliardi di euro, ndr) con un terzo trimestre molto positivo. Le prenotazioni delle crociere si sono spostate sempre più

sotto data ma abbiamo saputo mantenere i nervi saldi tenendo fermi i prezzi perché dovevamo guardare attentamente ai ricavi. Ottenuto questo consolidamento importante, ora dovremo proseguire su questo percorso per i prossimi due anni per poi continuare a crescere". Questa ulteriore accelerata programmata per il 2016 sembra confermare che sarà anche l'anno in cui crescerà la flotta con l'arrivo di una nuova nave.

Volgendo lo sguardo al mercato attuale e alle prospettive dell'industria crocieristica internazionale crociere, Vago ha poi affermato: "Il Mediterraneo deve fare i conti con influenze geopolitiche (vedi tensioni in Nord Africa e Siria, ndr) che hanno un loro impatto, così come le economie dei Paesi del Sud Europa sono in sofferenza. Detto ciò, dopo un 2012 in leggera flessione, l'Italia sta già facendo segnare una ripresa importante nel 2013 in termini di crocieristi, mentre lo stesso non si può dire della Spagna. La ripresa anche per l'Italia arriverà dall'economia mondiale, gli Stati Uniti saranno il paese trainante; non appena diventeranno esportatori di energia cambieranno gli equilibri mondiali e rivedremo la ripresa che sta già delineandosi sui mercati finanziari. Il consumatore finale ancora non percepisce una finanza che torna a generare ricchezza perché i soldi ancora non sono arrivati all'economia reale".



## L'INIZIATIVA UNA MEGA "ZONA LIBERA" PER SHANGHAI

Genova - «È un'iniziativa positiva se va nella direzione di un'apertura del mercato»:  
**Alessandro Pitto**, spedizioniere genovese, commenta così la notizia del progetto di una **grande zona di libero scambio che la Cina vuole realizzare a Shanghai. La Shanghai Pilot Free Trade Zone è un'opportunità per quelle aziende italiane, come la Casasco e Hardi di Pitto, che a Shanghai hanno già un ufficio.** La città cinese ha già quattro Free Trade Zone, ma quella in progetto è più che una area libera da dazi. Si tratta, a quanto emerge dalle anticipazioni, di un piano politico per testare qualche apertura in un'area limitata dell'immenso territorio cinese.

Quello che interessa gli operatori italiani, come spiega Pitto, è che «sembra un'iniziativa non soltanto relativa al free trade, con agevolazioni in termini doganali e di dazi, ma sperimentale in senso più ampio, per agevolare soprattutto l'attività finanziaria. **Dovrebbe essere possibile, ad esempio, convertire la moneta locale in valuta straniera con un tasso di cambio fluttuante, non con quello fisso ufficiale, o anche avere più elasticità per quanto riguarda i tassi di interesse.** Inoltre verrebbe permesso agli stranieri di investire su settori che adesso sono chiusi, come le telecomunicazioni».

Dal punto di vista strettamente logistico, i cambiamenti invece sembrano meno evidenti. A Shanghai, esistono già quattro zone di libero scambio e questo progetto non farebbe che accorparle. «Ma l'apertura a nuovi investimenti stranieri - aggiunge Pitto - potrebbe aumentare anche l'attività logistica in quest'area».

È stato invece smentito un altro particolare riguardo all'area, quella per cui sarebbe stato consentito agli operatori stranieri il libero accesso alla rete Internet e in particolare ai motori di ricerca e ai social network. L'area, un cui progetto di massima è

stato pubblicato ieri dal governo, avrà un'estensione di 29 chilometri quadrati e sarà realizzata nella zona di Pudong. «Diventerà - affermano dal governo cinese - un veicolo di più profonda integrazione del nostro Paese nel processo di globalizzazione e lavoreremo con impegno per portare avanti i nostri esperimenti di riforma per i prossimi due o tre anni. **Costituiremo una zona di libero scambio che rispetti i requisiti internazionali per favorire il commercio e gli investimenti, la convertibilità della moneta, regole efficaci e utili così come un ambiente giuridico standardizzato**». Maggiori dettagli verranno forniti il prossimo novembre, durante l'assemblea del partito comunista cinese. Alcuni dirigenti delle maggiori banche cinesi hanno osservato che l'indeterminatezza attuale del progetto, che dovrebbe svilupparsi a tappe nel corso di alcuni anni, è dovuta al fatto che gli stessi legislatori non hanno ancora le idee chiare su come procedere.