



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

1 LUGLIO 2014

MedCruise chiude in Spagna una primavera piena di iniziative

Molti i risultati colti (tra cui 3 nuovi soci tra i porti) nell'ultimo trimestre dall'associazione degli scali crocieristici del Mediterraneo, che ha riunito quasi tutti i suoi membri nell'assemblea generale tenutasi a Castellón

Oltre 120 tra delegati dei porti associati, affiliati, organi di informazione e membri delle comunità locali rappresentanti il mondo delle crociere, il turismo e le città coinvolte si sono riuniti alla fine dello scorso maggio a Castellón, in Spagna, per l'assemblea generale di MedCruise, forse l'adunata più cospicua di sempre per l'associazione dei porti da crociera del Mediterraneo.

Per l'occasione tre scali sono entrati a far parte dell'associazione in qualità di nuovi membri (Taranto e i porti turchi di Istanbul e Trabzon), oltre a due operatori nelle vesti di affiliati (Allegra Montenegro e B&A Europe).

MedCruise, che è stata fondata a Roma nel 1996 da 11 soci, ormai rappresenta 70 porti del bacino mediterraneo (più 30 affiliati tra associazioni di altro genere, enti per il turismo e agenti marittimi o portuali) che insieme hanno ospitato l'anno scorso quasi 28 milioni di crocieristi, il 4% in più rispetto al 2012 con un tasso di crescita complessivo del 24% nel quinquennio 2009-2013. Tale cifra corrisponde al 78% del totale del traffico di crocieristi nel 2013 del Mare Nostrum con un numero di toccate pari a 14.428, il 3,7% in più rispetto alle 13.958 dello scorso anno e prossimo al record di 14.726 registrato nel 2011.

Dopo aver elogiato le decisioni prese dalla Commissione Europea per semplificare il regime dei visti per i passeggeri provenienti da Paesi esteri all'area Schengen, il presidente di MedCruise, Stavros Hatzakos, ha voluto mettere in risalto diversi risultati raggiunti durante l'ultimo trimestre dell'anno in corso.

MedCruise ha collaborato con la CE per definire la nuova strategia UE mirata

a generare una maggiore crescita e più posti di lavoro nel contesto del turismo marittimo con una serie di azioni che rafforzino la posizione dell'industria delle crociere quale uno dei settori trainanti dell'economia terziaria europea.

"I rapporti con i servizi crocieristici di linea devono rispettare i fondamentali del mercato. In ogni settore ci sono sempre quelli che hanno bisogno di determinati servizi e quelli che tali servizi offrono, e le due controparti fanno valere i propri interessi attraverso le loro associazioni.

Perciò risulta di fondamentale importanza istituire rapporti di collaborazione e il miglior modo per raggiungere questo scopo è che i porti del Mediterraneo e

dei mari attigui si impegnino in maniera collettiva attraverso MedCruise" ha affermato Hatzakos introducendo la tavola rotonda dedicata alle 'crociere sostenibili', cui hanno partecipato anche Rob Ashdown (segretario generale di CLIA Europe), Elisabetta Pinna (di Costa Crociere), Manos Shinakis (del progetto 'crociere sostenibili'), Thanos Pallis (segretario

generale di MedCruise) e Dimitrios Theologitis (a capo della direzione porti e politica portuale della CE).

Hatzakos ha anche rilevato la tendenza in corso verso la privatizzazione dei porti: "Circa il 44% dei porti associati a MedCruise è ormai gestito privatamente e, del restante 56% ancora controllato da enti pubblici, il 25% sta attirando maggiori investimenti da parte di privati, come, per citare solo il caso più recente, a Lisbona. D'altro canto la UE sta fornendo uno stimolo economico finanziando

progetti turistici, qualcosa che ebbe il suo inizio in Grecia. I finanziamenti europei rappresentano una sfida, in particolare per i porti più piccoli, dal momento che le navi diventano sempre più grandi".

La sessione Port & Cruise Lines ha generato un ampio dibattito sui porti 'verdi', il posizionamento delle navi e il fatturato indotto per gli operatori a terra. Simon Douwes, direttore Deployment & Itinerary di Holland America Line, ha messo in luce il notevole attaccamento dei vari marchi all'Europa e, in particolare, al Mediterraneo: "L'assenza di aree ad emissioni controllate (ECA) e il fatto che ci siano molti porti a breve distanza l'uno dall'altro riduce i costi operativi rispetto ad altre regioni" ha spiegato Douwes, sottolineando che, ad esempio, in Alaska sono il doppio.

Peter Deer, direttore commerciale di Fred Olsen Cruise Lines, ha invece osservato che le crociere nel Mediterraneo generano ritorni inferiori a quelle nel Nord Europa. Presentando la strategia di posizionamento delle navi di Aida Cruises, Kay-Uwe Maross ha posto l'enfasi sul posizionamento stagionale, la diversificazione tra i Paesi visitati, l'importanza dello *slow steaming* e l'ottimizzazione del rapporto tra costi e ritorni.

Michael Pawlus, direttore della pianificazione strategica di Silversea

Cruises, ha trattato il tema dell'interesse e della soddisfazione da parte dei crocieristi,

dei costi portuali e di carburante, delle toccate effettuate in ore serali o notturne, della commistione tra esperienze diverse e della selezione delle escursioni a terra e della loro promozione tra gli ospiti.

Il Mediterraneo è al centro dei programmi di Costa Crociere, ha affermato Susanna Illiano, coordinatrice per le aree portuali nel Mediterraneo, nei Caraibi, nel Mar Rosso e nel Golfo Persico, soggiungendo

che la compagnia genovese scala 93 porti offrendo possibilità di smistamento da uno all'altro in 32: "Un elemento chiave sempre più evidente è la trasparenza dei costi portuali" ha rimarcato Illiano.

Per Royal Caribbean il punto di svolta ci sarà il prossimo autunno quando la Oasis of the Seas prenderà il largo da Barcellona, prima che la Allure of the Seas sia impegnata nel Mediterraneo per un'intera stagione nel 2015: "Con le navi più grandi elementi quali la congestione in porto e

in città diventano di importanza cruciale e su di essi stiamo lavorando" ha chiarito Adam Sharp, manager delle operazioni portuali in Europa di RCCL, facendo anche presente che i porti dovrebbero pensare 'più in grande' per quanto attiene la dimensione delle navi.

Alcune settimane prima MedCruise aveva accolto con soddisfazione la decisione, annunciata da parte della Associazione dei porti marittimi europei (ESPO) in una riunione a Riga (Lettonia), di collaborare

con svariate organizzazioni dei porti da crociera per aumentare il grado di consapevolezza riguardo ai porti per crociera e traghetti e per promuovere le *best practices* nel settore.

All'inizio dell'anno MedCruise aveva incontrato una delegazione dell'Associazione internazionale delle compagnie di crociera (CLIA), composta da Didier Scarlet, vice presidente globale per lo sviluppo degli affari, e dal segretario generale Robert Ashdown, per

discutere gli ultimi sviluppi nel settore delle crociere e per valutare possibilità di collaborazione atte ad incrementare ulteriormente una crescita sostenibile delle attività legate alle crociere. Tale iniziativa fa da seguito ideale alla proposta che le due associazioni hanno presentato congiuntamente l'anno scorso alla CE per mettere le crociere al centro della strategia europea di crescita in ambito marittimo.

A maggio il traffico delle merci nel porto di Taranto è diminuito del -27,1%

Nei primi cinque mesi del 2014 è stata registrata una crescita del +1,9%

~~inforMARE~~ - Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Taranto ha registrato una flessione del -27,1% scendendo a 2,0 milioni di tonnellate rispetto a 2,8 milioni di tonnellate nel maggio 2013. Le merci in importazione sono ammontate a 1,0 milioni di tonnellate (-44,0%) e quelle in esportazione a 1,0 milioni di tonnellate (+4,8%). Il volume delle rinfuse solide è calato del -37,9% a meno di 1,1 milioni di tonnellate e quello delle rinfuse liquide è diminuito del -17,2% a 262mila tonnellate. Nel settore delle merci varie il totale è stato di 698mila tonnellate (-6,4%), di cui 116mila tonnellate di merci containerizzate (-35,4%) e 582mila tonnellate di altre merci varie (+2,8%).

Nei primi cinque mesi del 2014 il porto pugliese ha movimentato complessivamente 11,1 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +1,9% rispetto a 10,9 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-maggio dello scorso anno. I carichi in importazione hanno totalizzato 6,3 milioni di tonnellate (-5,5%) e quelli in esportazione 4,8 milioni di tonnellate (+13,3%). Il volume delle rinfuse solide ha registrato un lieve incremento del +0,6% a 6,3 milioni di tonnellate, mentre le rinfuse liquide sono calate del -23,0% a 1,4 milioni di tonnellate. Le merci varie sono state pari a 3,4 milioni di tonnellate (+20,8%), di cui 583mila tonnellate di merci containerizzate (-13,1%) realizzate con una movimentazione dei contenitori pari a 73mila teu (-5,8%) e 2,8 milioni di tonnellate di altre merci varie (+31,5%). (A)

“Stop & Go” per la riforma portuale

Filippi (PD) dice che si è arrivati a un 85-90% di convergenza tra la proposta PD e quella di Lupi

Napoli – “Sulla riforma dei porti stiamo arrivando a un 85-90% di convergenza tra il disegno di legge già passato al Senato e il testo elaborato dallo staff del Ministro Lupi”. Parola di Marco Filippi, senatore del PD e primo firmatario, nonché relatore in Parlamento, della proposta di riforma portuale che da mesi è stata dimenticata in qualche cassetto di Montecitorio. Durante la sessione Smart Port del forum Port&ShippingTech tenutosi a Napoli, Filippi ha previsto che alcune misure più urgenti per la portualità saranno inserite in un decreto legge e il resto della materia finirà nel disegno di legge che ha già avviato il suo iter parlamentare.

La futura riforma degli scali marittimi

italiani (se mai ci sarà veramente) poggia su tre punti principali. In primis, secondo quanto spiegato dal senatore PD, sarà un piano vincolante per le priorità infrastrutturali su cui puntare a livello nazionale e regolamenterà con precisione l'assegnazione delle risorse pubbliche. Secondariamente fornirà una nuova classificazione delle Autorità Portuali sulla scorta di quanto già prevede l'Unione Europea (che distingue fra porti core e porti comprehensive) e, infine, dovrebbe consentire un'integrazione tra attività portuali e di logistica secondo il modello annunciato di autorità di corridoio.

“Su questo terzo punto ci sono, per la verità, ancora alcune difformità di vedute

da risolvere” ha ammesso Filippi, che ha poi parlato di tempi brevi (“entro la pausa parlamentare estiva) per la presentazione di questa proposta normativa. Fra i nodi da sciogliere c'è quello di come poter mettere attorno allo stesso tavolo Autorità Portuali, interporti e rappresentanti della logistica e del trasporto terrestre. La sensazione diffusa, non a caso, è quella che anche un'eventuale nuova riforma non introdurrà modifiche significative allo status attuale regolato dalla legge n.84 del 1994. Unica novità di rilievo potrebbe essere l'effettiva riduzione del numero di Autorità Portuali che dovrebbero passare da 24 a 14 (i porti core europei più Civitavecchia).

Nei vari dibattiti innescati dai convegni del Forum Port&Shipping Tech, è emerso che oggi sono in molti a pensare ormai che, vista l'impossibilità di portare a termine una riforma radicale della portualità italiana, sia meglio intervenire modificando pochi elementi della legge attualmente vigente.

Umberto Masucci, presidente del Propeller Club – Port of Naples, ha chiesto che

venga adottato anche in Italia “il modello di governance utilizzato in Nord Europa e in Spagna dove, affianco al presidente di nomina politica cui spettano compiti di indirizzo politico e coordinamento, opera la figura di un amministratore delegato e direttore generale cui viene demandata tutta l'operatività e la gestione ordinaria dello scalo”.

Nicola Capuzzo

Lupi dice no all'Ue: «Resto ministro dei Trasporti»

Il ministro Maurizio Lupi ha deciso: non ricoprirà l'incarico di europarlamentare e resterà alla guida del dicastero delle Infrastrutture.

Roma - Dopo settimane di riflessioni personali ma soprattutto discussioni relative alle ipotesi di una sua sostituzione tra i membri del governo, il ministro Maurizio Lupi ha deciso: non ricoprirà l'incarico di europarlamentare e resterà alla guida del dicastero delle Infrastrutture. **Al suo posto a Strasburgo, dopo la rinuncia, andrà invece Massimiliano Salini che si è dimesso da presidente della Provincia di Cremona proprio per potersi trasferire al parlamento europeo.** La scelta dell'esponente del Nuovo Centrodestra, primo degli eletti per il suo partito nella circoscrizione Nord Ovest, chiude di fatto la porta all'opzione «rimpasto di governo». O meglio, la rinvia in attesa che si definiscano meglio le nomine dei commissari europei che potrebbero coinvolgere il ministro degli Esteri Federica Mogherini. Ma più di ogni altra cosa,

sulla permanenza del leader ciellino alle Infrastrutture hanno certamente influito le preoccupazioni dei piccoli partiti di avviare un gioco di wazer che alla fine avrebbe potuto penalizzarli. Ncd, Sc e Udc possono contare attualmente su ben cinque ministri (Alfano, Lupi, Lorenzin per Ncd; Giannini per Sc; e Galletti per l'Udc) sui 16 dell'esecutivo Renzi. Si tratta del 30% circa della composizione governativa, un dato che appare sovradimensionato rispetto ai voti ottenuti dai centristi alle ultime Europee dove, unendo le loro percentuali, hanno superato di poco il 5%.

Dal suo canto Renzi, forte del 40,8% ottenuto alle elezioni continentali di maggio, potrebbe invece sfruttare a suo vantaggio un eventuale «ritocco» alla squadra ministeriale in modo da spostare gli equilibri a favore del Pd. **Ma a frenare l'operazione ci sono i dubbi sull'opportunità politica di una operazione di questa natura che, tra l'altro, il Colle osserva con la dovuta attenzione.** In Parlamento, infatti, è in corso l'esame di provvedimenti delicati come le riforme istituzionali e la legge elettorale. I piccoli partiti hanno già dato qualche avvisaglia di tensione proprio al Senato, dove si discutono le riforme, e non è da escludere che un loro ridimensionamento possa determinare `ritorsioni' politiche tali da minare il cammino delle riforme stesse. In ogni caso, il tema «rimpasto» potrebbe continuare a caratterizzare anche le prossime giornate. A buttare acqua sul fuoco prova il sottosegretario Graziano Delrio che esclude la possibilità di un cambio all'interno della compagine governativa: «Se Mogherini andrà in Europa - dice - si tratterà di sostituire lei». **Se davvero l'attuale ministro degli Esteri dovesse essere nominato Alto commissario per la politica estera dell'Unione Europea, come auspicano a Palazzo Chigi, a quel punto si dovrà cercare un sostituto.** In tal caso, ma è solo una ipotesi, si potrebbero aprire nuovamente i giochi e Renzi si troverebbe di fronte ad un bivio: mettere in atto una semplice staffetta alla Farnesina o allargare il giro anche ad altri ministeri.

Assoporti chiede la nomina dei presidenti delle nove Autorità Portuali italiane commissariate

Monti rinnova l'appello all'unità del cluster marittimo-portuale

~~inforMARE~~ - Il direttivo dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), riunitosi oggi a Napoli, ha invocato la cessazione della pratica di commissariare le Autorità Portuali, che ad oggi ha condotto al commissariamento di nove delle 24 Autorità Portuali italiane. Il direttivo dell'associazione si è rivolto alle istituzioni competenti e al governo affinché si proceda con coraggio alle nomine dei presidenti degli enti portuali, con il preciso obiettivo - ha spiegato Assoporti - di garantire ai porti una guida salda in un momento complesso di transizione come è quello attuale.

Inoltre, in occasione della riunione odierna, il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, ha rilanciato l'appello rivolto all'industria marittimo-portuale italiana alla recente assemblea di Federagenti a Trieste affinché il cluster ritrovi l'unità necessaria per tracciare in concreto le norme per il recupero immediato di competitività del settore, con una ferma richiesta a governo e parlamento per il varo in tempi brevissimi della legge di riforma dei porti. Secondo Assoporti, esiste oggi la necessità cogente e l'opportunità di riunificare il cluster marittimo e impegnarlo in modo compatto nella definizione delle condizioni di base per il recupero di più alti standard di efficienza e per l'attuazione di una reale interazione fra porti e retroporti, tralasciata a una governance logistica.

Alla riunione del direttivo di Assoporti ha partecipato, come special guest, il segretario generale dell'International Maritime Organization (IMO), Koji Sekimizu, che si è confrontato con il presidente di Assoporti e con gli altri presidenti delle Autorità Portuali italiane sui temi più scottanti relativi allo sviluppo della portualità mondiale e dei cambiamenti in atto nello shipping. 

«Dalle regole Ue nasceranno porti più autonomi» / INTERVISTA

Bruxelles - Santiago Garcia-Milà, è il vice direttore generale dell'Autorità Portuale di Barcellona e dal 2012 presiede l'European Sea Port Organisation (ESPO)

Bruxelles - Santiago Garcia-Milà, è il vice direttore generale dell'Autorità Portuale di Barcellona e dal 2012 presiede l'European Sea Port Organisation (ESPO). L'ESPO, rappresenta le autorità, le associazioni e le amministrazioni dei porti marittimi dei paesi Ue e della Norvegia. Il mese scorso, a Goteborg, in Svezia, si è svolta la 11° edizione della Assemblea annuale dell'ESPO. L'evento, che ha riunito più di 240 delegati, si è concluso con la presentazione di un Memorandum rivolto al nuovo Parlamento e alla nuova Commissione europea.

Presidente Garcia-Milà, che cosa ha chiesto l'ESPO nel Memorandum presentato a Goteborg?

«Prima di tutto, vorremmo che la nuova Commissione ed il nuovo Parlamento riconoscano il

ruolo dei porti e dei trasporti come strumenti per rilanciare la crescita economica in Europa. Poi, riteniamo che una politica europea volta a far rientrare nel nostro continente molti settori industriali debba anche rivolgersi ai porti marittimi. I porti sono qualcosa di più di semplici piattaforme di trasbordo, sono cluster industriali al servizio delle nostre esportazioni e importazioni. Un'altra priorità riguarda la nuova politica delle Reti TEN-T, che affida ai porti un ruolo essenziale, e che considera gli stessi, nodi fondamentali del sistema

infrastrutturale del nostro continente. Ma ora, è il momento di agire e di passare ai fatti. Speriamo che i porti siano finalmente posti su un livello di parità rispetto alle altre infrastrutture. Per quanto riguarda le politiche ambientali, invece, i porti sono in grado di far coincidere gli interessi pubblici e privati se si lavora sul "greening" delle loro attività. Forse è necessaria una legislazione più rigorosa in questo settore, ma attenzione a non distorcere la concorrenza tra gli Stati membri. La politica europea sui porti dovrebbe dar loro la capacità di affrontare le sfide del domani. Per questo sosteniamo un quadro legislativo che liberalizzi i servizi del settore portuale, a patto di saper garantire la specificità dello stesso settore. In ultimo, stiamo anche difendendo un quadro che garantisca pienamente la trasparenza finanziaria e che stabilisca il principio di autonomia dei porti quando si deve decidere sui loro costi e sul requisito minimo dei loro servizi».

Con varie associazioni nel settore dei trasporti, l'ESPO ha recentemente inviato una dichiarazione comune alla Commissione europea sugli aiuti di Stato nell'ambito dei progetti TEN-T. Cosa chiedete esattamente?

«Ci piacerebbe vedere una maggiore coerenza nelle procedure interne della Commissione europea. Pertanto chiediamo uno snellimento delle stesse, compatibilmente con il diritto comunitario. Ad esempio, tutti gli elementi riguardanti il finanziamento di un progetto devono essere valutati durante il processo generale di applicazione delle TEN-T. Una decisione positiva di finanziamento TEN-T, dovrebbe comportare anche la certezza giuridica che un eventuale utilizzo degli aiuti di Stato per lo stesso progetto non sia messo in discussione posteriormente».

Rotterdam, il porto in continua evoluzione / REPORTAGE

Rotterdam - Al porto di Rotterdam la risolutezza nell'affrontare le nuove sfide non manca. Bisogna far fronte a navi più grandi? "Si modernizzano gli spazi".

Rotterdam - Al porto di Rotterdam la risolutezza nell'affrontare le nuove sfide non manca. Bisogna far fronte a navi più grandi? "Si modernizzano gli spazi". Senza però abbandonare le vecchie aree al disuso, non sarebbe accettabile. **E la volontà di "fare meglio" per soddisfare gli azionisti rimane una priorità**, anche a fronte dei nuovi parametri di ecosostenibilità, con grossi investimenti in vista, finalizzati a garantire "l'alta qualità" sia a livello commerciale che ambientale.

Durante una chiacchierata con un portavoce dello scalo olandese, in stretto contatto con i vari dipartimenti, **sono emerse queste e altre priorità di un'industria navale che sta cambiando e che deve fare i conti con nuovi equilibri politico-sociali**. Anche se "non abbiamo una visione specifica di shipping",

dice il portavoce, "sono tre i punti importanti, che influenzano la nostra attività quotidiana, parallelamente agli obiettivi che ci prefiggiamo a lungo termine". "Il primo è la crescita continua delle dimensioni delle navi. In generale è un elemento favorevole per Rotterdam grazie al pescaggio illimitato che semplifica l'ingresso al porto. Laddove necessario, è previsto un adattamento delle infrastrutture portuali, grazie alla collaborazione con gli operatori, responsabili di attrezzatura, lavoro, operazioni in generale; e un miglioramento dei collegamenti con l'hinterland, grazie alla

collaborazione con il governo. Il secondo punto è il consolidamento delle compagnie di navigazione, in particolare nel settore dei container. **Da un lato c'è la sfida rappresentata da un maggior 'potere di acquisto' dei clienti, a fronte della quale ci impegneremo al massimo. Dall'altro lato c'è l'opportunità di una maggiore quantità di carico per nave, caratteristica vantaggiosa per le unità di trasporto più grandi nel retroterra, specialmente le chiatte, a cui noi guardiamo con favore. Il terzo punto è la crescente importanza della sostenibilità e l'aumento dei prezzi del carburante tradizionale. Ciò rende i carburanti alternativi, quelli che contengono meno zolfo, ma soprattutto Lng (gas naturale liquefatto), un'alternativa interessante. Apprezziamo questo sviluppo e sosteniamo attivamente l'utilizzo dell'Lng nel settore dei trasporti".**

«La rotta artica? Le sorprese arriveranno dalle crociere» / INTERVISTA

Londra - Guy Platten, Ceo della Uk Chamber of Shipping, è certo che il Regno Unito continuerà ad essere "un polo centrale per l'industria marittima, con Londra in grado di essere lo snodo centrale per i servizi ad essa connessi".

Londra - Navi portacontainer sempre più grandi, miglioramento della sicurezza, mercati emergenti e crescita. Nonostante una "ripresa allentante" dalla recessione globale, sono queste le sfide principali che l'industria navale dovrà affrontare nei prossimi anni. Almeno secondo Guy Platten, Ceo della Uk Chamber of Shipping, che è certo che il Regno Unito continuerà ad essere "un polo centrale per l'industria marittima, con Londra in grado di essere lo snodo centrale per i servizi ad essa connessi". Tutto ciò tenendo presenti gli obiettivi di riduzioni delle emissioni di anidride carbonica e considerando la sostenibilità uno dei punti centrali, a fronte dei cambiamenti climatici, del livello del mare e delle temperature in diverse regioni del mondo.

Quali sono le prospettive di crescita del settore navale? Quali sviluppi ci si aspettano dentro e fuori dall'Europa in un prossimo futuro?

«I traffici via mare dovrebbero raddoppiare nei prossimi vent'anni, grazie a un considerevole aumento degli scambi commerciali con le economie emergenti fuori dall'Ue. Va ricordato però, che gli effetti della recessione sono ancora

percepiti a livello globale e il settore navale, strettamente legato al commercio mondiale, non fa eccezione. L'eccesso di capacità è uno dei problemi attuali insieme a un livello di crescita inferiore rispetto al 2008 e agli anni precedenti. Persino economie come la Cina che fino a poco fa avevano mantenuto un livello di crescita eccezionale, stanno ora rallentando. Basti pensare all'Ocse che ha recentemente declassato proprio l'outlook economico cinese. Alla luce di tutto ciò, è probabile che il settore dello shipping continui a riprendersi in maniera frammentaria, con alcuni settori come quelli delle crociere e della fornitura di gas più forti di altri. La spedizione marittima continuerà sicuramente ad essere il metodo di trasporto primario per le merci in tutto il mondo. E qui nel Regno Unito, siamo certi di rimanere un polo di riferimento per l'industria navale, con Londra come snodo centrale per i servizi ad essa connessi. Nei prossimi anni sorgeranno diverse sfide logistiche, compresa quella di navi porta container sempre più grandi, che l'industria e gli organi regolatori affronteranno insieme, garantendo tutte le misure di sicurezza necessarie. Lo shipping internazionale diventerà anche più ecosostenibile con investimenti di centinaia di miliardi di dollari nell'arco dei prossimi 10-15 anni, in modo da soddisfare i parametri per la tutela ambientale, riguardanti anidride carbonica, ossidi di azoto, ossidi di zolfo, acqua di zavorra, controllo dell'inquinamento e non solo».

**Cosa pensa dell'apertura della rotta artica?
Dev'essere considerata un vantaggio per i porti del nord o uno svantaggio per quelli del sud?**

«Con la riduzione del Mar glaciale artico, l'accessibilità e le opportunità per i porti del nord verranno senza dubbio incrementate. Nel breve termine comunque, una maggiore accessibilità si verificherà soltanto per un periodo di tempo relativamente breve durante l'estate ed è poco probabile che possa influire in maniera radicale sul

trasporto di merci alla rinfusa, in particolare quando la riduzione dei tempi di attraversamento viene controbilanciata dal costo potenziale per conformarsi con il codice Polar dell'International Maritime Organization (Imo). La rotta artica quindi non dovrebbe rappresentare un grande svantaggio per i porti meridionali troppo presto, anche se le regioni del nord potrebbero diventare destinazioni sempre più ambite per le navi da crociera».