Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

6 GIUGNO 2015

Direzione Affari Generali e Internazionali/Programmazione/Personale
Sezione Promozione
International and General Affairs/Planning/Human Resources Division
Promotion Department

RASSEGNA STAMPA press rieview

IL MESSAGGERO MARITTIMO
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

DATA 05/06/2015
PAGINA online
FOGLIO 7

Impegno Governo per porto di Taranto

ROMA - La strategicità del porto di Taranto e del suo terminal è stata ribadita a Palazzo Chigi, durante l'incontro con le istituzioni locali (il sindaco Ippazio Stefàno, il presidente dell'Autorità portuale Sergio Prete) e le organizzazioni sindacali di categoria nazionali e territoriali.

Per l'Esecutivo - rappresentato dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio Claudio De Vincenti, dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e dalla sottosegretaria al Lavoro Teresa Bellanova - il porto di Taranto rappresenta una priorità per il Paese e per l'Europa, nel quadro del cosiddetto Corridoio Nord-Sud. Per tale ragione, nel mentre richiama l'azienda Taranto container terminal (Tct) al massimo senso di responsabilità, il Governo ribadisce il proprio impegno ad operare per mantenere aperte le prospettive produttive e occupazionali del terminal e tutelare al meglio i 540 lavoratori interessati dalla vertenza.

Come noto, dal 28 Maggio questi dipendenti sono in ferie forzate perchè la cassa integrazione è scaduta e non è stata ancora rinnovata. Inoltre, dal "Tct" non sono finora giunti segnali sulla volontà di restare nel porto di Taranto, o di accettare la pre-intesa siglata alla presidenza del Consiglio lo scorso 11 Maggio.

Il ministro Delrio ha annunciato che «sembra vicina la liquidazione della società "Tct". Il Governo punta a dare un percorso ai lavoratori e cercare un nuovo operatore che possa al meglio utilizzare le opportunità. Per vari motivi, Tct ormai non ci crede più. Ma non vanno sprecati gli investimenti fatti, gli operatori devono cominciare a fare qualcosa, e bisogna mantenere un clima sociale tranquillo perchè dobbiamo costruire delle soluzioni».

De Vincenti ha infatti parlato della necessità di essere pronti «a soluzioni alternative, in particolare il passaggio chiave è quello della concessione. Se Tct confermerà il pre-accordo del 18 Maggio bene. Diversamente, se ufficializzeranno l'abbandono, la concessione dell'infrastruttura verrà ritirata e tornerà al Governo e all'Autorità portuale». Secondo il sottosegretario, se si verificasse tale ipotesi, il posizionamento del porto di Taranto e la logistica sarebbero favorevoli per qualsiasi imprenditore e «facendo leva sulla concessione, si potrebbero aprire fasi nuove. Verificherò nei prossimi giorni perchè non siamo disposti a perdere quest'occasione».

Anche dai sindacalisti presenti è giunta la richiesta di chiarezza su questa delicata vicenda con l'obiettivo primario di tutelare questi lavoratori, evitando una situazione sociale ingovernabile.

TRASPORTO europa

DATA 01/06/2015
PAGINA online
FOGLIO 11

Incontro a Roma sul porto di Taranto il 3 giugno 2015

Mercoledì 3 giugno 2015 è confermato l'incontro a Palazzo Chigi tra rappresentanti del Governo e le parti interessate al terminal container dello scalo pugliese gestito da Taranto Container Terminal.

L'obiettivo è sbloccare il **rinnovo della cassa integrazione** per i 540 dipendenti del terminal container, che è scaduta il 28 maggio 2015. Ora, i lavoratori sono in ferie forzate e non si hanno novità sul rinnovo della cassa integrazione. Si sa solo che l'11 maggio la TCT ha firmato con i sindacati un pre-accordo per un eventuale rinnovo. All'incontro di mercoledì dovrebbero partecipare i sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, il sottosegretario al Lavoro, Teresa Bellanova, rappresentanti del Comune e dell'Autorità Portuale di Taranto e dei sindacati.

Un'importante questione da chiarire è la **strategia di Taranto Container Terminal** che ha ormai trasferito al Pireo le toccate della portacontainer. Nei giorni scorsi si è riunito il Consiglio d'amministrazione della società e l'assemblea degli azionisti, ma finora non sono giunti comunicati ufficiali. Pare che i soci di TCT siano divisi sul futuro della presenza nel porto pugliese, soprattutto perché i lavori di potenziamento sono partiti in ritardo e non è chiaro quando termineranno. Secondo l'agenzia Agi, il Governo starebbe **valutando operatori alternativi a TCT** per la gestione del terminal container, quando finalmente termineranno i lavori. Ma anche un eventuale sostituzione crea problemi, perché TCT ha un contratto di appalto di sessant'anni. Nel frattempo, resta aperta la questione dei lavoratori, ma anche degli autotrasportatori pugliesi che hanno lavorato per il terminal e che hanno difficoltà a diversificare l'attività.

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

DATA 04/06/2015
PAGINA online
FOGLIO 21

Taranto, il 12 giugno convocata l'assemblea di Tct

Roma - Passa per due date, 12 e 17 giugno, la risposta alla crisi che investe il terminal container di Taranto affidato in concessione alla società (Tct)

Roma - Passa per due date, 12 e 17 giugno, la risposta alla crisi che investe il terminal container di Taranto affidato in concessione alla società (Tct)**partecipata da Hutchison, Evergreen e gruppo Maneschi.** Il 12, infatti, è prevista la convocazione dell'assemblea degli azionisti della società Taranto container terminal (Tct) che dovrebbe sciogliere il nodo, ovvero decidere definitivamente se restare nel porto di Taranto e accettare la preintesa siglata l'11 maggio a Palazzo Chigi, oppure disimpegnarsi dall'infrastruttura e mettere in liquidazione la società. Non a caso la presidenza del Consiglio ha convocato un nuovo vertice - il quarto in poco tempo - per il 17 chiamando gli stessi che ieri sera erano al tavolo di Palazzo Chigi, ovvero i ministeri delle Infrastrutture, del Lavoro e dello Sviluppo economico, i sindacati nazionali e

locali, il Comune e l'Autorità portuale di Taranto.

Entro il 17, il Governo ritiene di avere una risposta, positiva o negativa che sia, anche se ieri sera Claudio De Vincenti, il sottosegretario alla presidenza che ha coordinato l'incontro - presenti anche il ministro dei Trasporti Delrio e il sottosegretario al Lavoro Bellanova - congedando i presenti non ha escluso una convocazione anticipata, anche la prossima settimana, se dovessero maturare prima delle novità. **È quindi un percorso di breve attesa quello che ha delineato il**

Governo per la soluzione della crisi del terminal container di Taranto, fermo ormai da diversi mesi per la chiusura dell'attività decisa da Tct e per la decisione di Evergreen di togliere Taranto dall'approdo delle navi oceaniche. Ma pur avendo fissato un'attesa breve perché, tra l'altro, c'è da affrontare subito il problema della copertura dei 540 addetti al terminal - ora in ferie forzate perché la cassa integrazione è scaduta a fine maggio -, da fonti molto vicine al dossier viene confermato che il disimpegno definitivo di Tct è dato ormai come probabile. Che la società del terminal possa essere messa in liquidazione lo hanno detto chiaramente ieri sera sia De Vincenti che Delrio, assicurando però che il Governo non starà a guardare. In primo luogo si occuperà della tutela dei lavoratori, e poi intensificherà i contatti per cercare un nuovo investitore visto che la concessione del terminal sarà revocata a Tct **etornerà all'Autorità portuale ma sarà gestita dal Governo**. Per i lavoratori non è escluso che ci possa essere il ricorso, per un breve periodo, alla mobilità, in attesa che si definisca chi subentrerà a Tct.

In quanto ai potenziali nuovi gruppi, contatti sono già in corso, ma ovviamente si attende che Tct manifesti ufficialmente il suo disimpegno per entrare nel merito. Certo è che, hanno ribadito De Vincenti e Delrio, Taranto, con la sua collocazione logistica e gli investimenti in corso sia di parte pubblica che privata, **è destinato ad essere uno porto competitivo** e il Governo non vuole sciupare quello che ritiene essere un asset importante della portualità nazionale

Venerdì a Napoli SRM presenterà il rapporto "Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo"

Tavola rotonda "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo"

informARE - Venerdì prossimo a Napoli, presso la Sala delle Assemblee del Banco di Napoli, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) presenterà il secondo rapporto annuale "Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo", lavoro di ricerca frutto di un intero anno di studi compiuti da SRM nell'ambito dell'Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare.

Dopo la presentazione si terrà la tavola rotonda "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo" nel corso della quale saranno discussi i temi emersi dalla ricerca. Tra gli speaker, esponenti nazionali ed esteri del mondo imprenditoriale, accademico e della portualità, rappresentativi del territorio italiano e delle aree del Nord Europa e della sponda Sud del Mediterraneo. (AM)

Programma

9.30 Registrazione partecipanti e welcome coffee

10.00 *Apertura dei lavori*
Franco GALLIA - Direttore Regionale di Intesa Sanpaolo per Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia

10.30 *Presentazione del Rapporto*
Massimo DEANDREIS - Direttore Generale SRM

Focus: I grandi fenomeni marittimi in atto
Alessandro PANARO - Responsabile "Maritime and Mediterranean Economy" SRM

11.30 *Tavola rotonda Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno e del Mediterraneo*

modera:
Alessandro BARBANO - Direttore de "Il Mattino"

ne discutono:
Michele ACCIARO - Professore di Maritime Logistics, Kühne Logistics University (KLU), Amburgo
Oliviero BACCELLI - Direttore CERTeT Bocconi, Milano
Sghir EL FILALI - ANP, Agenzia Nazionale dei Porti del Marocco, Casablanca
Luigi NICOLAIS - Presidente CNR, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Roma
Paolo SCUDIERI - Presidente SRM, imprenditore Presidente Adler Group, Napoli
Orazio STELLA - Amministratore Delegato Maersk Italia, Genova

12.45 *Conclusioni dei lavori*
Maurizio BARRACCO - Presidente Banco di Napoli

LA GAZZETTA MARITTIMA

DATA 03/06/2015
PAGINA online
FOGLIO 25

Evergreen potenzia sul Mediterraneo e annuncia il PSI service Pireo-Bari

Tutti i particolari del WEM (West-East Med) che fa perno sul Pireo – I servizi addizionali feeder – Il richiamo all'importanza del sud Italia per la compagnia

TRIESTE – Per offrire ai propri clienti della regione del Mediterraneo un network ancora più valido Evergreen Line ha introdotto un nuovo servizio, in partnership con Arkas Line. Si tratta del WEM (West-East Med) che connetterà il mar Egeo, il vicino Oriente e il Mediterraneo orientale.
Con una rotazione che comprende Valencia, Castellon, Barcellona, Fos, Cagliari, Pireo, Beirut, Mersin, Iskendrun, Latakia, Alessandria (Dekhella), Izmir, Pireo e Valencia e uno "schedule" di 28 giorni, il servizio viene svolto da quattro navi, una di Evergreen e tre di Arkas.

Il servizio WEM fa perno sul porto del Pireo, che è oggi l'hub del network Evergreen nel Mediterraneo. La linea opera in coincidenza con i quattro servizi (ADR, MD1, NE2 e NR7) che operano con doppie toccate valide per l'import e l'export.
In aggiunta Evergreen lancerà a breve due servizi feeder addizionali: il LEV2 (Levant Service 2) che collegherà Pireo con Mersin, (in slot Exchange con Arkas/Emes) offrendo una veloce linea con l'importante porto turco; e il PSI (Pireo-sud Italia), vero e proprio shuttle che collegherà il Pireo con Bari con un transit time estremamente veloce. Questo servizio PSI rappresenta una nuova opportunità per Evergreen di servire il sud Italia dove storicamente la compagnia di Taipei è stata una delle prime a stabilire la propria presenza registrando importanti volumi di traffico sia con il Far East sia nel mercato Intra-Mediterraneo.

Il servizio settimanale Adriatic Express di Hapag-Lloyd toccherà il porto di Bari

Lo scalo pugliese sarà servito a partire dalla fine del prossimo mese

informARE - Dalla fine di giugno la compagnia di navigazione tedesca Hapag-Lloyd introdurrà scali al porto di Bari nell'ambito della relazione eastbound proprio servizio settimanale Adriatic Express (ADX) che collega i porti adriatici con l'Egitto.

Con la partenza della portacontainer *Warnow Beluga*, della capacità di 1.300 teu, in programma il prossimo 24 giugno da Venezia la rotazione del servizio ADX diventerà Damietta, Rijeka, Koper, Venezia, Ancona, Bari, Port Said (East), Damietta. (:JH)

Maersk Line ordina a DSME 11 nuove portacontainer da 19.630 teu con opzione per altre sei navi

Commessa del valore complessivo di 1,8 miliardi di dollari. In vista nuovi ordinativi

inforMARE - Maersk Line ha staccato un ordine nei confronti dell'azienda navalmeccanica sudcoreana Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) per la costruzione di 11 portacontainer di grande capacità e per opzionare altre sei navi dello stesso tipo. La commessa, del valore complessivo di 1,8 miliardi di dollari, è relativa ad unità della serie Triple-E della capacità di carico pari a 19.630 teu ciascuna, con consegna delle prime 11 prevista tra l'aprile 2017 e il maggio 2018. Le navi batteranno bandiera danese.

«Queste navi - ha spiegato il direttore operativo della compagnia armatoriale danese, Søren Toft - contribuiranno a mantenerci competitivi sulle rotte di traffico Asia-Europa e saranno essenziali nella nostra strategia di crescita nel mercato». Toft ha ricordato che si tratta del secondo ordine emesso da Maersk Line quest'anno: infatti la compagnia ha recentemente commissionato al cantiere navale cinese COSCO Shipyard sette portacontainer feeder da 3.600 teu (inforMARE del 26 marzo 2015). Il manager della compagnia ha specificato che prossimamente Maersk Line ordinerà la costruzione di altre portacontenitori «che - ha specificato - potremo inserire nella nostra flotta a partire dal 2017».

DSME è la società che sta costruendo le prime venti portacontainer Triple-E per conto di Maersk Line, che prenderà in consegna l'ultima nave della serie nel corso di questo mese.

Le nuove navi ordinate a DSME, con una lunghezza di 400 metri circa, una larghezza di 58,6 metri e un pescaggio di 16,5 metri, saranno le più grandi della flotta impiegata dalla compagnia sulle rotte tra Asia ed Europa, traffici in cui rimpiazzeranno navi di minore capacità e meno efficienti.

Attualmente la flotta di Maersk Line è costituita da 255 navi di proprietà, per una capacità di stiva totale pari a 1,7 milioni di teu, e da 346 portacontainer a noleggio, per una capacità pari a 1,3 milioni di teu. La compagnia ha un portafoglio ordini che comprende due portacontenitori Triple-E in consegna entro questo mese, sette portacontainer da 3.600 teu con consegna nel 2017, 11 portacontainer da 19.000 teu con consegna nel 2017-2018 e 11 portacontainer da 9.500-10.000 teu a noleggio con consegna nel 2015-2016. (:AM)

The Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport

DATA 28/05/2015
PAGINA online
FOGLIO 23

Maersk Line: «Mercato in difficoltà, unica soluzione lo slow steaming»

Istanbul - Nielsen (Maersk Line Black Sea): «Risultati positivi nel primo trimestre dell'anno grazie al carburante ai minimi».

Istanbul - «Tutti ci chiedono sempre se con il prezzo del petrolio così basso, faremo accelerare le navi: non è possibile, continueremo con lo slow steaming , d'altronde basta guardare le condizioni del mercato per capire perchè continuiamo a navigare lentamente». **Lars Oestergaard Nielsen**è stato nominato recentemente Managing Director di Maersk Line per l'area Mar Nero. Alla fiera **Black Sea Ports and Shipping di Istanbul**, il manager gela gli entusiasmi per la troppa fiducia nel futuro e chiarisce che anche le prospettive per il 2015 non sono poi così rosse. Nielsen, nel dettaglio, individua come problema principale l'overcapacity, la forte offerta di trasporto rispetto alla domanda e i numeri del primo trimestre mettono in rilievo una condizione di mercato «non proprio positiva» anche

per il futuro. **«La capacità crescerà nel mondo di 7,9% nel corso di quest'anno e di altri 5,3 punti nel 2016** - spiega il manager danese - l'orderbook rappresenta ad oggi il 18% della flotta mondiale: con questi numeri la sovracapacità sarà una sfida anche nel futuro».

La soluzione per Nielsen è mantenere velocità basse «nonostante il prezzo del carburante sia crollato, così da mantenere costi operativi limitati». Ed ecco perchè quasi tutte le linee **hanno riportato risultati positivi nel primo trimestre dell'anno nonostante il calo delle rate di nolo**: «Siamo andati

bene, Maersk ha ottenuto un risultato molto positivo, ma i numeri sono stati trainato da un fattore più finanziario che industriale: il basso prezzo del bunker (-49%) e l'apprezzamento del dollaro sulle altre monete». Non è nemmeno una buona base di partenza perchè nei prossimi tre mesi, continua Nielsen, i numeri dicono che le freight rates saliranno del 12%, mentre il prezzo del bunker aumenterà dell'11%, annullando quasi i vantaggi derivati da un aumento delle rate di nolo. Per il settore spot continuerà il crollo segnando un ulteriore -30%. Maersk punta molto sul cliente e su una politica di obiettivi nel lungo periodo che la porteranno ad un aumento dei volumi dell'80% entro il 2020 (rispetto a quelli del 2007).

SHIP2SHORE
il magazine settimanale on-line di Shipping, Porti, Trasporti e Logistica

DATA 01/06/2015
PAGINA online
FOGLIO 1

Non è più tanto azzurro il Mare Egeo, inquinato dai Soloni di Bruxelles!

Al Mare Forum Blue Shipping Summit 2015 di Atene, contro un eccesso di legiferazione da parte di istituzioni non competenti e troppo lontane dagli operatori, piovono accuse dagli armatori, che chiedono un ritorno all'autoregolamentazione da parte dell'industria marittima

Dal nostro Inviato

Atene – "Ma il cielo è sempre più blu..." cantava da noi negli anni '80 il compianto Rino Gaetano.

Ed è sempre più blu, metaforicamente parlando (ma forse anche ad un'analisi batteriologica e cromatica) l'Egeo, il mare che bagna la Grecia – e per estensione lo sono i mari internazionali dello shipping, in virtù della sua natura di industria sovranazionale – grazie alle nuove disposizioni pro-ambiente emanate da chi fa (anche) le leggi dello shipping a Bruxelles e dintorni.

Un'autentica ridda di normative *environmentally friendly*: zone ECAs, dispositivi per la riduzione delle emissioni nocive, limitazioni ora anche delle emissioni sonore, *water ballast management* (gestione delle acque di zavorra), *cold ironing* e chi più ne ha più ne metta!

Ma Blu anche come 'Blue (Shipping)' è il sottotitolo della conferenza in scena a Voulagmeni, periferia *posh* ateniese, l'ennesimo Mare Forum organizzato nel 2015 (sono in tutto una ventina in tre continenti nel calendario annuale) dall'astuto imprenditore greco Yannis Koustoles.

E allora "Acqua azzurra, acqua chiara!" – tanto per rimanere nella parabola canora – è un colore che, tranne quando devono il fare all'Astir Palace o dai loro sontuosi panfili, non piace per nulla agli armatori, che sicuramente saranno 'armati' (permetteteci il gioco di parole) di una 'sana' dose di cinismo imprenditoriale e con autentiche 'coltivazioni' di pelo cresciute sullo stomaco in alcuni casi estremi. Ma non per questo, commettendo il canonico errore di fare di tutta l'erba un fascio, sono da considerare (ragionando in un'ottica smaccatamente marxista in aprioristica antitesi ai 'padroni delle ferriere' del mare) una categoria di industriali esecrabile a priori solo in quanto

essi sono al contempo 'generati dal' e 'generatori del' capitalismo moderno.

E anzi, ci pare di poter dire, gli armatori sono una categoria che contribuisce alle sorti socio-economiche di ogni paese (lo shipping prospera anche in paesi *landlocked*) in maniera superiore a quanto la fredda logica dei numeri sa esprimere in termini di PIL, dunque da assecondare in talune richieste che – lette con buon senso e sano pragmatismo razionalistico – appaiono sinceramente legittime e non egoisticamente *pro domo sua*.

Al quinto Mare Forum ateniese la questione 'etica' così delineata esplode come una 'bomba ad acqua' (è il caso di dirlo) al summit che si tiene all'Apollonì Divani Hotel durante la sessione di dibattito che segue le relazioni iniziali di prammatica

Affidare la parte del 'guastafeste impertinente' incaricato di moderare (si fa per dire) il dibattito ad un autentico showman della ribalta quale è George Gourdomichalis, armatore di razza del Pireo con la società di proprietà Blue Wall Shipping e quella di gestione Phoenix Trading & Shipping, può essere un'arma a doppio taglio: da un lato è garantito il successo perché l'attenzione di chiunque non può venire mai meno, pena venire preso in contropiede dalle perfide insinuazioni del 'peso massimo' (ora, dopo la cura dimagrante degli anni scorsi, solo in senso figurato) dell'armamento ellenico; dall'altro per quegli operatori più timorosi e permalosi, magari poco inclini a dare risposte non di circostanza, potrebbe essere il miglior deterrente a non farsi più vedere ai successivi Mare Forum. E chissà se nella sua valutazioni dei pro e contro di questa designazione 'a rischio', il lungimirante Kostoulas saprà dosare con accortezza i pro e contro sui due piatti della bilancia.

Lo shipowner ateniese, trascinatore delle folle imprenditoriali – in alternativa alla brillante carriera armatoriale, non sarebbe stato male per lui immaginare un ruolo da politico di razza e forse anche da giornalista televisivo – ama da sempre parlare 'senza peli sulla lingua' (spostando dal corpo alla faccia le questioni 'villose' di cui sopra), e con la sua accorata arringa, riesce a smuovere anche i colleghi più compassati. Tra questi, quegli armatori compatrioti ma che fanno parte, come residenza abituale, della *Greek London Shipping Community*, forse un po' imbolsiti non solo dagli anni che passano inesorabilmente, ma anche dall'aplomb della agiata e compassata vita londinese, che ha fatto perdere loro parte della connaturata verve mediterranea. Il riferimento è per nulla casuale ai vari George Tsavliris (che sta a Londra) e Philipe Embiricos (diviso tra la capitale britannica e Panama), per esempio, i quali così scendono sullo stesso sentiero di guerra tracciato dal sacro furore di Gourdomichalis.

E sulla loro scorta, ad altri colleghi connazionali, che perdono la timidezza e vengono allo scoperto ad affrontare questioni vitali per il proprio business, oggi 'gambizzato' da lacci e lacciuoli .

E così i greci, al summit invero relativamente pochi (per una presenza totale di appena 120 delegati) ma buoni, che parlano tutti inglese anche fra di loro – e qualcuno alle nostri latitudini dovrebbe imparare: lo shipping è business internazionale per definizione, a partire dalla lingua utilizzata – incalzati e fomentati dal 'Cassius Clay' compatriota, il quale con le sue mazzate schiaccia la testa al serpente di Bruxelles che incanta e incatena lo shipping, vanno giù pesante.

"Ci mettono un sacco di paletti, ma chi se ne frega poi di avere delle *ecoships*? Il noleggiatore, non credo proprio... E non se ne importano certo molto gli euro funzionari e gli altri dell'intelligenzia istituzionale mondiale ad averci fatto costruire finora una flotta che adesso non va più bene e che per continuare a circolare deve essere sottoposta a dei costosi interventi di refit, quando addirittura non dobbiamo comprare del tutto navi nuove" spara le sue bordate Gourdomichalis. "Gli esempi sono innumerevoli, si potrebbe andare avanti all'infinito. Molte regolamentazioni sono solo dei modi per creare dei nuovi centri di business. Siamo sovra regolati e anzi male regolati, c'è molta confusione; ma questa industria si è auto regolata per 100 anni, dunque perché adesso ci

vogliono mettere i bastoni fra le ruote? L'unica soluzione è quella di lasciare che sia di nuovo l'industria marittima a pensare a se stessa!" è la provocazione lanciata dall'armatore di Blue Wall, che con le sue osservazioni impudenti mette alle strette anche il Prof. Yannis Tzoannos che è stato per anni membro del gabinetto del Ministero della marina mercantile greca come viceministro. "L'IMO è il forum dell'armamento dove tutte le istituzioni si devono confrontare in un tavolo permanente" è la flebile risposta che promana dall'accademico.

"È un problema che non si può risolvere, temo; chiedo scusa alla signora Helena Athoussaki – la CEO di IMAREM, società indipendente specializzata in International Environmental Strategy Programmes con particolare focus su Energy & Carbon Emissions Management, che aveva appena parato; ndr) – ma lassù se ne fregan un c.... degli armatori" tuona piuttosto imperito Philippe Embiricos. "Sono la persona che ha fatto più lobby in assoluto nella sua vita come chairman dell'Executive Committee di Intertanko, e dunque posso garantivi che i Saloni di Bruxelles hanno ben altri pensieri".

A Gourdomichalis fa eco George Tsavliris, dell'omonima società di salvataggio (di cui era presente anche il fratello Andreas): "Il problema è che siamo regolati da persone che non capiscono nulla di shipping, e lo stesso vale anche nel rapporto con le banche. Se il regolatore è incompetente come può regolare in maniera acuta e adeguata la materia?"

Il fatto è che lo shipping è molto frammentato e per nulla unito. Non lo dice un greco questa volta, ma un osservatore neutrale come l'advisor finanziario cinese Su, di Erasmus Investments BV, il quale viene qua da 5 anni, avendo partecipato a tutte le edizioni del Mare Forum ateniese

"Owio che sia un mercato frammentato, anzi è la ragione per cui sopravviviamo, proprio grazie alle nicchie di mercato; forse non faremo abbastanza soldi per lucrare ma quanto basta per pagare le nuove tecnologie che ci obbligano ad acquistare per lavorare" afferma Yannis Tryphillis, dal Board della Hellenic Chamber of Shipping.

E mentre qualcuno ammonisce che la prossima frontiera di preoccupazione sono le emissioni sonore – dunque il rumore delle navi dà già fastidio ai soliti 'sempre-verdi' – che fanno temere una una nuova regolamentazione ed altri costi addizionali, la conclusione è inequivocabile: da Atene rimbalza un call per una self regulation degli armatori da portare sul tavolo di Bruxelles.

Angelo Scorza

SHIP2SHORE
il magazine settimanale on-line di Shipping, Porti, Trasporti e Logistica

DATA 29/05/2015
PAGINA online
FOGLIO 12

CLIA mette il dito nella piaga del crocierismo ellenico

Al Posidonia Sea Tourism 2015 di Atene, il presidente Vago (MSC) e consigliere cipriota Anastassiadis (Celestyal Cruises) evidenziano le criticità della portualità greca, la cui disorganizzazione rischia di vanificare un potenziale da primato

Atene – Sembra quasi un autogol quello fatto dai greci, che hanno invitato – per la terza volta, dopo le edizioni del 2011 e 2013 – i maggiorenti delle crociere internazionali a parlare del fenomeno al Posidonia Sea Tourism, la fiera del cruise & yacht che fa da contraltare, negli anni dispari, alla ben più affermata Posidonia 'vera', che riguarda il trasporto marittimo di merci, in calendario ormai da 40 anni; l'enorme contenitore di congressi all'interno di un mega-salone corredato soprattutto di party fiammanti, che caratterizza ogni biennio un inizio giugno al calor bianco lungo tutta la scintillante *Athenian Riviera*.

Un'ingordigia, quella di voler organizzare anche negli anni vuoti un evento che richiami il brand di fortissimo appeal della kermesse che porta il nome dell'alga più diffusa in Mediterraneo, che ha fatto prestare il fianco a critiche per nulla velate, e soprattutto portate con osservazioni puntuali.

Vedremo, dunque, se avrà preso nota accuratamente sul cosa fare con urgenza per rimediare alle tante magagne evidenziate dagli operatori il nuovo baldanzoso governo di Atene targato Tsipras, che all'evento ha schierato ben due 'semi-ministri', ovvero i ministri cosiddetti 'alternati', parte del nuovo dicastero derivante come conglomerato di tante (forse troppe?) funzioni: Ministero dell'Economia, Infrastrutture, Affari Marittimi e Turismo.

La fascinosa Elena Kountoura, che era già stata titolare di un precedente dicastero, è un ex nazionale olimpica che pare essere molto 'sul pezzo'. Avuto il piacere di illustrarle la situazione delle crociere in Grecia, il general manager dell'Autorità Portuale del Pireo (OLP), Stavros Hatzakos dice infatti di lei che la nuova vice-ministra del Turismo con delega è "semplicemente perfetta per il suo ruolo". Ma chissà se il giudizio non è influenzato dal fatto che la Kountoura gli ha offerto poco dopo un posto nel Board dell'agenzia per il turismo, un riconoscimento che d'altronde è un premio assolutamente meritato per una lunga carriera all'ente portuale.

Nel suo breve discorso introduttivo la politica ateniese ha ricordato che il turismo pesa per il 20% sul PIL. "Perciò un obiettivo è quello di prolungare la stagione delle crociere. Il nostro governo intende investire pesantemente nel settore; le previsioni degli analisti stimano una stagione di grande successo".

Il suo contraltare e omologo, con delega agli Affari Marittimi, Theodoros Dritsas, ha confermato l'iniziativa della creazione, nel giro di pochi giorni, del National Coordination Committee for Cruising Affairs; un segnale deciso, in una fase come noto assai cruciale per le traballanti sorti del paese. "Questo Comitato svolgerà un ruolo fondamentale verso il miglioramento delle infrastrutture e del quadro regolamentare entro al quale favorire la nostra industria del turismo marittimo".

Nonostante il gran numero di visitatori - 650 i delegati che hanno partecipato, secondo le dichiarazioni di Theodore Vokos, della famiglia organizzatrice di Posidonia - la due giorni ateniese si è dunque dipanata con qualche pecca, forse complice anche una calendarizzazione che voleva cogliere lo spunto di ben cinque diversi summit marittimi svolti contestualmente - una sorta di Athens Shipping Week non scritta - per dare l'abbrivio.

Va pure notato lo scarso appeal del momento fieristico: una ventina di stand sparuti, tra i quali fa capolino anche un pope, logicamente popolati da espositori istituzionali autoctoni, con uniche eccezioni gli enti del turismo turco e cipriota e un audace tour operator albanese, Sipa di Saranda.

Invece a 'ficcare il naso' con attenzione sul business altrui inevitabilmente sono anche qua i cinesi, cui l'organizzazione ha dedicato un apposito seminario sino-ellenico sulla scorta della ben nota partnership stipulata da tempo tra Atene e Pechino, i quali si aggirano, guardano, fotografano, imparano e copiano. E per capire meglio – e forse già accampare le prime trattative per entrare dall'ingresso principale – subito dopo Posidonia i delegati cinesi andranno in visita a Venezia presso il terminal modello della portualità crocieristica italiana, quel VTP che – con l'Autorità Portuale in procinto di metterne in vendita le quote di maggioranza - stuzzica la curiosità e l'interesse anche dei potenti turchi di Global Ports Holding, i quali già controllano parecchi terminal crociere in Mediterraneo e forse non disdegnano di fare un pensiero anche al Belpaese.

Alla sala congressi fiancheggiante il grande teatro lirico Megaro Mousiki, la conferenza biennale raccoglie il consenso, tra le compagnie di navigazione, per parte italiana, solo di MSC Crociere.

La compagnia di Aponte invia come propri testimonial, ma anche uditori interessati a capire le cadenze con cui si muove il Mediterraneo orientale, ben tre top manager: dal massimo vertice aziendale, Pierfrancesco Vago, che ha pure obblighi istituzionali come presidente di CLIA, all'esperto Gianluca Suprani (da 20 anni nel settore) e, *dulcis in fundo* (parlando di catering è proprio il caso di dirlo), a Emanuele Lavarello, direttore di MSC Italcatering nonché 'figlio d'arte'.

Replica a distanza l'italo-monegasco-statunitense - la cui triplice cittadinanza si deve attribuire rispettivamente alla provenienza del capitale, alla residenza operativa della proprietà e all'ufficio di gestione principale – Silversea, che sotto l'Acropoli invia Elisabetta De Nardo, la quale si trova nella sessione delle escursioni a dialogare con lo stesso Suprani.

Entrambi i manager sono uniti dalla militanza, sebbene in tempi diversi, sotto la bandiera, un tempo iconografica del settore, di Costa Crociere. Ed è proprio la compagnia genovese la grande assente ad Atene; una latitanza a parer nostro inspiegabile – ma sicuramente avranno fatto bene i loro calcoli - considerato il fatto che la regione mediterranea orientale non è certo minoritaria negli interessi strategici di via XII Ottobre. E ancora più misterioso se si considera che solo la settimana scorsa Costa aveva inviato al Mare Forum di Roma - evento decisamente poco pertinente il suo business – una vasta e qualificata rappresentanza, a partire dal numero uno Michael Thamm passando per una serie di middle manager, per finire al neo consulente Antonini.

Un vuoto che si staglia a fronte delle presenze di altre compagnie di crociere: da RCCL a Celestyal, da Pullmantur a Crystal, da Carnival ad HAL, da Azamara a Princess.

Vago (CLIA): "Occorre sbloccare il potenziale delle crociere in Grecia, necessario il dialogo tra le parti interessate per superare gli ostacoli alla crescita"

CLIA Europe, l'associazione che rappresenta il settore delle crociere, ha sottolineato la necessità di una maggiore cooperazione tra tutti i soggetti interessati al fine di sbloccare il potenziale in Grecia.

Il Chairman Pierfrancesco Vago, intervenendo alla sessione principale, ha sottolineato l'importanza economica e il successo del settore in Europa, rimarcando come la Grecia, terza destinazione più popolare nel Vecchio Continente, abbia dato una grossa mano in questo successo.

"La crisi innescata nel 2008 non ha intaccato lo sviluppo delle crociere, che hanno registrato il +44% in 6 anni al galoppo. Lo scorso anno abbiamo avuto 6 milioni di passeggeri in Europa e 1 milione extra europei, per 40 miliardi di euro di fatturato per 340mila posti di lavoro. L'industria genera in questo paese un fatturato pari a 570 milioni di euro, più di un terzo dei quali va in stipendi per 11.000 posti di lavoro; così la Grecia è il settimo più grande beneficiario in Europa di spesa diretta dell'industria crocieristica e anche come mercato di origine ha registrato una crescita del 10% tra il 2013 e il 2014".

Ma ci sono anche parecchie spine sui rami di questa rosa, come ha rimarcato Vago, aggiungendo una forte nota di cautela: "Una crescita futura può essere raggiunta dal paese, ma non è per nulla data per scontata, se non cambieranno parecchie cose. Per realizzare il pieno potenziale l'industria ha bisogno di un ambiente operativo competitivo, stabile ed efficiente. Oggi invece vi sono gravi ostacoli che, se continuano ad essere ignorati, rischiano di neutralizzare il potenziale per sempre".

Secondo CLIA Europa vi sono cinque principali progressi da compiere per garantire all'industria crescita e occupazione future: migliorare le infrastrutture portuali e i collegamenti verso l'entroterra; implementare un sistema di assegnazione degli ormeggi trasparente e accessibile, così garantendo un funzionamento sicuro ed esperienze piacevoli ai passeggeri; evitare aumenti non preannunciati di sovrattasse sull'accesso ai siti archeologici, che alla fine ricadono a carico delle compagnie; favorire l'home-porting attraverso un ambiente operativo stabile, che potrebbero dare benefici significativi all'economia nazionale; infine, semplificare il rilascio dei visti per i visitatori di paesi terzi, aiutando l'Europa a rimanere la meta turistica numero uno al mondo. Oggi si stima una perdita del 21% di potenziali turisti extra comunitari, pari a 6,6 milioni, provenienti da India, Cina, Russia, Arabia Saudita, Sudafrica e Ucraina.

"Il problema più serio è quello delle infrastrutture e dei porti: non sono per nulla adeguati. E poi come pensare che in tutta la Grecia non esista il *berth assignment*, dunque non si può prenotare l'approdo? I comandanti a Santorini – dove d'estate scalano fino a 8 navi al giorno - fanno quasi la corsa a chi arriva prima in banchina e chi resta fuori deve dirottare i passeggeri al Pireo; e per noi si tratta di 5mila ospiti alla volta, mica facile. Mentre a Rodi nei giorni di affollamento una nave viene ormeggiata per oltre metà della sua lunghezza fuori dal molo" spiega il leader di MSC Crociere, lamentando anche la difficoltà a fare il fly & cruise. Deterrenti seri, che peraltro non scoraggiano la compagnia napoletana. "La nostra presenza in Grecia, come MSC, comunque è confermata con 295 scali nel 2015 e 345 in programma nel 2016. Il governo greco ha già compiuto un passo importante verso la soluzione di alcuni problemi, annunciando la creazione di un nuovo organismo di coordinamento delle crociere in

risposta ad una precisa richiesta di CLIA Europe, ma abbiamo bisogno di impegni scolpiti nel marmo e non di vaghe promesse" ricorda, con solo parziale sollievo, Vago, cui ha fatto eco – se possibile con toni ancora più secchi - Kyriakos 'Kerry' Anastassiadis, CEO di Celestyal Cruises e membro del Comitato Esecutivo di CLIA Europa. "Le compagnie delle crociere sono pienamente impegnate a trovare una via d'uscita e continueranno a

dialogare con tutti gli *stakeholders* in modo costruttivo e determinato a rilanciare il settore delle crociere e generare lavoro e ricchezza in Grecia e in tutta Europa" è la premessa del manager cipriota, che proviene da esperienze professionali presso colossi dei beni di consumo mondiale quali Coca Cola e Procter & Gamble. "Il Mediterraneo orientale ha sicuramente il potenziale per diventare la destinazione regionale più grande e importante, considerando la varietà delle attrazioni, il numero dei porti e la qualità dei luoghi da visitare che può vantare, purché si sia in grado di risolvere alcuni ostacoli che ancora pesano come fardelli sulle nostre spalle, come ad esempio l'assurda questione della spazzatura. Ma sopra ad ogni cosa dobbiamo finalizzare una vera cooperazione tra i due Paesi che svolgono il ruolo di primo piano in questo scacchiere, owero Grecia e Turchia. Non sto parlando di questioni politiche o di alleanze economiche, ma piuttosto di una collaborazione operativa. Se potrà essere raggiunto questo partenariato *win win*, avremo un brillante futuro davanti a noi".

Il CEO della rinnovata compagnia del gruppo Louis – che invece come brand commerciale non esisterà più – apre un piccolo spiraglio anche all'Italia, paese da cui la compagnia di Nicosia manca da alcuni anni; in precedenza le sue navi scalavano con regolarità Genova anche come home port. "Quest'anno andiamo a Chioggia e a Bari con tre crociere sperimentali, l'intenzione è quella di portare passeggeri fino alla Grecia".

Il manager iberico Jorge Viches, Presidente e CEO di Pullmantur (brand del gruppo RCCL) dal 27 maggio 2014 - con un decennio di esperienza nel settore dei viaggi: ex CEO del gruppo aereo LATAM - concorda sul fatto che la regione ha un impatto di enorme potenziale sul paese a differenza di qualunque altro caso. "Ma ci sono alcune questioni da affrontare. In primo luogo abbiamo bisogno di cooperare per la soluzione delle questioni ambientali: quando sarà in vigore l'ECA, con la flotta attuale avremo una grande porzione di capacità 'fuorilegge', che dunque dovrà lasciare il Mediterraneo Orientale andando altrove. Le infrastrutture nei porti sono fattori critici; le isole elleniche sono delle gran belle destinazioni, ma ci sono grandi restrizione a poterci permettere di offrire ai nostri clienti l'esperienza desiderata. Infine i noti problemi del VISA: è necessario facilitare l'accesso ai turisti di paesi per i quali ancora si richiede una procedura difficile a favore dei quali dare accesso, come ad esempio i cinesi".

Proprio questi ultimi rappresentano il target del futuro, come peraltro già affermato dallo stesso numero di Costa Crociere, il tedesco Thamm, al recente Mare Forum Italy di Roma.

Il grande paese asiatico deve essere considerato la nuova frontiera di sviluppo, considerate le oggettive limitazioni ad attirare il crocierismo nordamericano, il movimento più ampio al mondo.

Il mercato degli Stati Uniti resta infatti in gran parte isolato dal prodotto turistico a causa della carenza di voli a sufficienza per il fly + cruise dall'America.

"Con il 50% dei nostri clienti provenienti dal mercato statunitense ma una media di meno di 2 voli giornalieri che collegano l'aeroporto internazionale di Atene con il JFK di New York, questo gap rappresenta una grande sfida per noi" ha detto Adam Sharp, responsabile della Port Operations & Guest Port Services EMEA, per Royal Caribbean Cruises.

Il paese appunta le sue speranze nell'emergente mercato cinese, attualmente sottodimensionato – la Grecia è

capace di attirare solo 100.000 turisti cinesi su un movimento di 100 milioni in uscita dal paese ogni anno. "Le difettose connessioni tra i due paesi sono tuttora un ostacolo importante che deve essere affrontato con l'introduzione di voli diretti tra le città principali hub cinesi e le mete turistiche greche" ha rimarcato HE Zou Xiaoli, ambasciatore cinese in Grecia, durante il "China-Greece Tourism Cooperation Seminar and Investment Promotion for Yacht and Cruise Industries of Hainan. "Il modo di viaggiare del popolo cinese sta cambiando: è una certezza che il turismo di mare diventerà favorito, ma la questione dei visti è un altro inciampo che deve essere scoverchiato".

Chi crede ancora nella riscossa della Grecia è il manager francese Michel Nestour, Vice President, Development Destination, Carnival Corporation plc. "La Grecia potrebbe accelerare il suo slancio verso le crociere è fare lo

stesso percorso virtuoso di Barcellona, che è diventato il porto numero uno in Europa. Ma anche Savona è porto da prendere ad esempio con il suo movimento stabile di 1 milione di passeggeri grazie al fatto di avere costituito una partnership strategica a lungo termine con Costa Crociere. Finora la Grecia non ha saputo beneficiare della crescita esponenziale del mercato delle crociere in Europa a causa di un contenimento degli investimenti in infrastrutture portuali necessarie per far fronte alle navi da crociera della nuova generazione, il cui valore è diminuito dell'80% nel corso degli ultimi dieci anni. Gli scali ellenici non hanno adeguate strutture di base per accogliere mega navi da 4.000 passeggeri che sono in circolazione già dal 1996 e ancora oggi faticano a trovare ormeggi commensurati ovunque in Grecia".

Solo il porto del Pireo ha in programma una gara d'appalto su un progetto da 136 milioni di euro per la costruzione di moli e ormeggi per tre navi da crociera della nuova generazione.

Angelo Scorza