

RASSEGNA STAMPA DEL

8 gennaio 2020

Gioia Tauro, l'Authority: "Chiuso un anno positivo"

Gioia Tauro - «Torna il sereno nel porto di Gioia Tauro, dopo le due annualità di congiuntura negativa, registrate nel 2017 e nel 2018, lo scalo calabrese ha chiuso in positivo l'anno appena concluso, con l'asticella dei traffici posizionata verso l'alto. La politica di rilancio e di riqualificazione dell'infrastruttura portuale, messa in campo dall'Autorità portuale di Gioia Tauro in sinergia con il nuovo management di MedCenter Container Terminal, ha iniziato a dare i suoi frutti». È quanto si legge in un comunicato dell'Autorità portuale. È, infatti, cresciuto il settore dei container con un incremento dei traffici pari all'8,4% dei teu e dell'8,6% delle movimentazioni, rispetto allo scorso anno, determinando una netta inversione di tendenza per lasciarsi, così, alle spalle le congiunture negative degli ultimi anni. Tutto ciò si è realizzato nonostante la crisi dei traffici registrata nel primo trimestre, culminata con un lunghissimo sciopero di nove giorni sulle banchine portuali.

A conti fatti, lo scalo di Gioia Tauro ha totalizzato una movimentazione di 2.522.874 di teu e l'arrivo di 1.287 navi. Nel dettaglio, è aumentato il numero di portacontainer attraccate e lavorate presso il terminal Mct che ha generato un relativo incremento del 5,1% con un innalzamento dei movimenti di circa 1,6 milioni e una relativa crescita percentuale dell'8,6%. «Si è giunti a questo traguardo - prosegue la nota - perchè lo scalo calabrese, nel corso dell'anno, ha mantenuto stabile la strada del rinnovamento, concretizzando la sua politica di sviluppo mirata a definire un chiaro cambio di tendenza e porre fine al periodo buio che ha segnato, negli ultimi anni, la vita dell'infrastruttura portuale».

Boom di passeggeri, Jalesh Cruises pensa all'acquisto di una nuova nave

Goa - L'operatore crocieristico indiano Jalesh Cruises, di proprietà di Essel Group, potrebbe raddoppiare la propria capacità già a ottobre "a causa della forte domanda del mercato". "Abbiamo avuto un'enorme richiesta da quando Karnika è salpata da Mumbai il 17 aprile 2019. Stiamo assistendo a una grandissima crescita delle prenotazioni. In questo anno solare prevediamo una crescita minima del 35-40% delle prenotazioni rispetto sllo scorso anno", ha dichiarato Rajiv Duggal, consigliere strategico di Jalesh Cruises.

Jalesh Cruises ha preso in consegna la Karnika a Singapore da P&O lo scorso marzo, quando la nave ha concluso la sua carriera in Australia come Pacific Jewel. Oggi la nave ha come home-port Mumbai e Goa e offre itinerari con scalo ad Abu Dhabi, Bahrein, Doha, Dubai, Muscat e Sir Ban Yas Island.

Lascia il Presidente di TIL, braccio terminalistico di MSC

Perde la 'testa' TIL, società controllata da MSC e utilizzata dal gruppo marittimo della famiglia Apotne per gestire le partecipazioni detenute nei terminal container di tutto il mondo (Italia compresa).

Secondo quanto riportato da *Lloyd's List*, infatti, l'attuale presidente di TIL (acronimo di Terminal Investment Limited) Alistair Baillie – manager di lunga esperienza nell'industria della movimentazione portuale – avrebbe infatti rassegnato la sue dimissioni dalla carica. Diego Aponte e Ammar Kanaan (sempre secondo la testata britannica) resterebbero comunque rispettivamente Chairman e CEO di TIL.

Al momento non compaiono note ufficiali sul sito di MSC né su quello di TIL riguardo le dimissioni di Baillie, che aveva assunto l'incarico di vertice della holding terminalistica nel 2013, quando MSC aveva aperto il capitale di TIL a soci esterni accogliendo come azionista di minoranza il fondo d'investimenti americano GIP (Global Infrastructure Partners), di cui il manager era diretta espressione.

GIP era quindi salita fino al 49% di TIL, salvo poi fare un passo indietro e scendere al 30% lo scorso aprile, quando MSC era tornata al 60% e contestualmente era entrato come terzo azionista il fondo sovrano di Singapore GIC, col 10%.

Durante questo passaggio, concretizzatosi la scorsa primavera, Baillie aveva mantenuto il seggio di Presidente di TIL, che ora però è stato liberato, anche se non è chiaro a favore di chi.

Né, al momento, è dato sapere se l'uscita di scena di Baillie sia propedeutica ad un ulteriore ridimensionamento della presenza di GIP in TIL: trattandosi però di un fondo, non va dimenticato che la sua mission è quella di monetizzare l'investimento dopo un certo numero di anni dall'ingresso nel capitale delle società target.

F.B.

Sgravi fiscali e semplificazioni burocratiche, a Venezia e Rovigo la Zona Logistica Semplificata “rafforzata”

Non una vera e propria ZES (Zona Economica Speciale), ma neanche “solo” una ZLS, ovvero Zona Logistica Semplificata. La definizione migliore è forse quella di Zona Logistica Semplificata “rafforzata”. Il sogno dell’area metropolitana di Venezia e Rovigo di ottenere un regime fiscale agevolato e altre semplificazioni burocratiche, è arrivato ad un punto di svolta grazie all’ultima Legge di Bilancio, che consente di estendere le agevolazioni del credito di imposta anche in determinate aree del Nord, dove insista un porto di importanza europea così come definito dal regolamento TEN-T. Come Venezia appunto, ma anche Genova e Trieste. Un’altra condizione è data dal fatto che questi porti devono essere connessi ad aree ammesse alle deroghe degli aiuti di Stato dalla Commissione Europea, e per questo motivo i Comuni del Polesine partono in vantaggio.

La locale Confindustria – supportata dalla consulenza di Ernst&Young – ha già redatto un piano industriale piuttosto particolareggiato, nel quale si parla di 385 ettari di aree al momento dismesse che, inserite in questo nuovo strumento, potrebbero nel volgere di tre anni attivare 2,4 miliardi di investimenti e a cascata più di 26 mila posto di lavoro, fra diretti e indotto.

“Questo tipo di zone sono formidabili strumenti di crescita, che a livello internazionale hanno dato prova di favorire lo sviluppo dei mercati e delle economie, a partire dalla Cina ma anche da zone in precedenza depresse che proprio grazie a questi strumenti hanno trovato il colpo di reni per risollevare le loro economie”, spiega Vincenzo Marinese, Presidente di Confindustria Venezia Area Metropolitana.

Nelle legge di bilancio l’onere economico per ciascuno degli anni 2020-2022 viene quantificato in 20 milioni di euro, la cui copertura viene prevista mediante la riduzione del Fondo per lo Sviluppo e Coesione nel periodo di programmazione 2014-2020.

La palla ora passa alla Regione Veneto, che ha il compito di elaborare un Piano Strategico e avviare l’iter operativo, individuando le attività che potranno insediarsi in tali aree. Aree che, è bene precisarlo, al momento non garantiscono ricavi né allo Stato né per gli Enti Locali, non generando entrate fiscali di alcun tipo.

L’obiettivo sarà duplice: attrarre investimenti dall’estero e ‘richiamare’ quelle aziende italiane che al contrario negli anni passati erano state allettate da regimi fiscali vantaggiosi in altre parti d’Europa, convincendole a tornare. “La collaborazione con la Regione è ampia e ci aspettiamo che entro i primi tre mesi del 2019 parta un tavolo congiunto, insieme ai Sindaci dei Comuni interessati”, prosegue Marinese.

Nello specifico i territori interessati sono quelli di Porto Marghera, Campalto, Murano, Arsenale, Zona Portuale e Tronchetto nel Comune di Venezia e i Comuni di Bregantino, Ceneselli, Bagnolo di Po, Fiesso Umbertiano, Polesella, Canaro, Occhiobello, Stienta, Gaiba, Ficarolo, Salara, Calto, Castelmassa, Castelnovo Bariano e Melara nella Provincia di Rovigo.

In Italia, le Zone Economiche Speciali stanno diventando ormai una realtà in particolare nel Centro-Sud: in origine infatti erano state studiate proprio per aiutare le aree più in difficoltà nel Paese. Nel Centro-Nord, detto di Venezia e Rovigo, i due principali porti italiani – Genova e Trieste – si stanno muovendo in modo diverso. Nella città giuliana è realtà da poco meno di un anno FREEste, un Punto Franco industriale nato a Bagnoli della Rosandra sulle aree ex Wärtsila. Nella città della Lanterna, in tal senso agevolata da alcune norme contenute del Decreto Genova, il sogno degli spedizionieri, riuniti in Spediporto, è invece quello di realizzare una ZLS denominata ‘Green Logistic Area’ in Valpolcevera, l’area più colpita, anche economicamente, dal crollo del Ponte Morandi.

Oggi al MIT un incontro con gli autotrasportatori sul tema del rincaro dei noli marittimi

Oggi a Roma, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si terrà un incontro con i rappresentanti degli autotrasportatori sul tema dell'adeguamento dei noli marittimi e del sostegno al trasporto delle merci da e per le isole. In vista dell'incontro, che si terrà alle ore 14.30, Maurizio Longo, il segretario generale di Trasportounito, la rappresentanza sindacale che ha indetto per oggi l'avvio di un'azione di protesta contro il calo dei noli marittimi che prevede il blocco nell'imbarco dei mezzi pesanti sulle navi impegnate nei servizi marittimi delle Autostrade del Mare nei porti di Palermo, Termini Imerese, Catania, Cagliari, Olbia e Messina, ha sottolineato che ormai «il tempo è scaduto e ciò - ha spiegato a causa della totale assenza di provvedimenti urgenti, finalizzati ad attenuare i costi dei trasporti marittimi, nonché di una qualsivoglia capacità di pianificare azioni in grado di sostenere politiche economiche in territori resi degradati; non si è cioè compresa e non si comprende - ha precisato Longo - la gravità della situazione, e ciò renderà scontato il compattamento delle categorie economiche, e delle famiglie, sulle ragioni delle proteste».

«Nessuno - ha aggiunto il segretario generale di Trasportounito - si illuda di trovarsi di fronte i soliti quattro disperati da calmare con un tozzo di pane o peggio con promesse immaginose. Sicilia e Sardegna sono la punta di un iceberg di disagio disperazione e rabbia. La totale incapacità del governo e della politica di comprendere che l'innalzamento di costi e delle barriere infrastrutturali annientano territori come quelli delle due isole maggiori, sommata all'indifferenza con la quale si affrontano le rilevanti ripercussioni generate da normative internazionali e comunitarie, generano le premesse per innescare conflitti sociali che, auspichiamo, non escano fuori controllo».

Per l'autotrasporto - ha concluso Maurizio Longo - il caso Sicilia e Sardegna rappresenta una pericolosa scintilla nella polveriera di un Paese che si serve dell'autotrasporto per l'80% del trasporto delle sue merci, ma che continua in modo sempre più ottuso a considerare la maggioranza degli autotrasportatori come una sorta di emarginati da spremere sino a farli fallire costringendoli a operare in condizioni di sfruttamento ed ai limiti della legalità e della sicurezza stradale».

Nuovi record di traffico delle merci nei porti di Montreal e Abu Dhabi

Nel 2019, per il sesto anno consecutivo, il porto di Montreal ha stabilito un nuovo record del traffico complessivo delle merci movimentate che è stato di 40,5 milioni di teu, in crescita del +4,1% sull'anno precedente. Lo scorso anno lo scalo portuale canadese ha registrato anche il proprio nuovo record storico di traffico containerizzato che è stato pari a 1,75 milioni di teu, con un aumento del +4,4% sul 2018. Nel settore delle rinfuse solide il traffico ha segnato un incremento del +15,9% attestandosi a 9,3 milioni di tonnellate, mentre in quello delle rinfuse liquide il traffico è rimasto stabile a 16,2 milioni di tonnellate.

Nel 2019 anche il sistema portuale di Abu Dhabi, costituito da 11 scali e terminal portuali, ha conseguito il proprio nuovo record annuale storico di traffico delle merci essendo stati movimentati oltre 20 milioni di tonnellate di carichi rispetto a 19,7 milioni nel 2018. Anche il solo traffico containerizzato ha raggiunto un livello record essendo ammontato a 2,5 milioni di teu rispetto a 1,7 milioni di teu nell'anno precedente.

Il consorzio Global Ports Holding - MSC Cruises completa l'acquisizione della Goulette Shipping Cruise

Il consorzio partecipato dal gruppo portuale turco Global Ports Holding (GPH) e dalla compagnia crocieristica MSC Cruises del gruppo armatoriale elvetico Mediterranean Shipping Company (MSC) ha completato l'acquisizione della Goulette Shipping Cruise, società che gestisce il terminal crociere e il centro commerciale Goulette Village Harbor del porto tunisino de La Goulette. L'azienda è stata ceduta dalla società statale tunisina Al Karama Holding per oltre 37,7 milioni di dinari (12,1 milioni di euro).

Goulette Shipping Cruise gestisce il terminal crocieristico tunisino nell'ambito di un contratto di concessione della durata di 30 anni con decorrenza dal 2006, con opzione per estendere l'accordo di altri 20 anni.

Negli ultimi anni il traffico crocieristico a La Goulette ha registrato una contrazione a seguito dell'effetto dell'attacco terroristico avvenuto nel 2015 al Museo del Bardo a Tunisi che causò la morte di 22 turisti. GPH ha ricordato che negli anni precedenti il traffico delle crociere a La Goulette era piuttosto rilevante, con 900mila passeggeri movimentati nel 2010 e con una media annua di 441mila passeggeri nel periodo 2011-2014.

Nel 2019 il porto di Gioia Tauro ha movimentato oltre 2,5 milioni di container (+8,4%)

Nel 2019 il porto di Gioia Tauro ha movimentato un traffico containerizzato pari a 2.522.874 teu, con un incremento del +8,4% sull'anno precedente. Evidenziando che la crescita segue due annualità di congiuntura negativa ed è stata conseguita nonostante la crisi dei traffici registrata nel primo trimestre del 2019 che è culminata con un lunghissimo sciopero di nove giorni sulle banchine portuali, l'Autorità Portuale dello scalo calabrese ha sottolineato che la ripresa è frutto della politica di rilancio e di riqualificazione dell'infrastruttura portuale messa in campo dall'ente in sinergia con il nuovo management di Medcenter Container Terminal (MSC), la società che gestisce il container terminal del porto che lo scorso aprile è passata sotto l'intero controllo della Terminal Investment Limited (TIL) del gruppo armatoriale elvetico Mediterranean Shipping Company (MSC).

L'authority portuale ha rimarcato inoltre che il volume di traffico movimentato dal porto calabrese nel 2019 riconferma Gioia Tauro quale primo hub nazione nel settore del transhipment, con un andamento del traffico posizionato su risultati positivi, consolidati ormai da diversi mesi, in crescita costante già da aprile scorso. L'ente ha specificato che al rilancio dello scalo ha contribuito la piena operatività degli investimenti del terminalista attraverso un imponente progetto di rinnovamento dell'equipment in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze di mercato, che richiedono celerità nelle operazioni di trasbordo e di posizionamento dei container in banchina, e il completamento dei lavori di rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa per assicurare la celere mobilità delle gru di banchina e dei mezzi meccanici di movimentazione dei container, garantendo anche la piena sicurezza del lavoro.

Inoltre l'ente ha ricordato che, inserito nello stesso percorso di rilancio dell'intera infrastruttura portuale e al fine di mantenere il primato nazionale della profondità dei fondali del canale portuale (pari a -18 metri), l'Autorità Portuale ha avviato un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali portuali per una spesa di 3,5 milioni di euro e che, per completare la piena funzionalità del terminal, nel biennio 2020-2022 l'ente realizzerà un investimento di oltre otto milioni di euro destinato a finanziare i lavori di risanamento di banchina dei tratti A e B e l'adeguamento strutturale della pavimentazione nel tratto C con l'obiettivo di incrementarne la sua portanza complessiva.

L'authority ha evidenziato che a dare man forte alla nuova tendenza registrata a Gioia Tauro sono stati anche gli addetti allo scalo che, grazie alla loro riconosciuta professionalità, hanno recuperato la necessaria produttività, con una lavorazione oraria che è cresciuta del +2,8% sulle navi madri e del +3% sulle navi feeder.

«Attendiamo il 2020 - ha commentato il commissario straordinario dell'Autorità Portuale, Andrea Agostinelli - per certificare un completo rilancio dei traffici portuali, che ha già dato i suoi frutti sin dal secondo semestre del 2019. Ora ogni sforzo dell'Autorità Portuale andrà profuso nella realizzazione dei collegamenti ferroviari con la rete nazionale e nella valorizzazione del gateway ferroviario, ormai realizzato. Di tutto questo abbiamo avuto positivi riscontri dal ministro De Micheli, e di questo parleremo nei prossimi giorni con i candidati alle prossime elezioni regionali».

La nave *Jolly Palladio* ha trasportato i mezzi che partecipano al rally Dakar 2020

La nave *Jolly Palladio* della compagnia di navigazione genovese Ignazio Messina & C. ha trasportato dalla Francia al porto di Jeddah i mezzi che partecipano alla 42esima edizione della Dakar 2020 (ex Parigi-Dakar), corsa che quest'anno è in svolgimento dal 5 al 17 gennaio in Arabia Saudita attraversando quasi 8.000 chilometri di deserto.

In virtù di un accordo raggiunto fra la compagnia di navigazione italiana, lo spedizioniere del Ministero dello Sport saudita AET e il gruppo ASO, storico organizzatore della gara (oltre che di manifestazioni come il Tour de France e la Vuelta), è stato completato infatti lo sbarco, dal garage di quella che è oggi la più grande nave con-ro del mondo, di 140 moto, 72 auto, 45 camion, 43 SSV, 20 quad e 300 unità tra camion assistenza - Press TV - camper - auto assistenza che partecipano al rally. Sono stati inoltre sbarcati 10 elicotteri e nove container di materiali. Complessivamente il carico ha occupato oltre cinque chilometri lineari di spazio stiva. A fine gennaio, a rally ultimato, tutti i mezzi e i materiali saranno reimbarcati sulla nave italiana con destinazione Marsiglia.

«Siamo orgogliosi - ha sottolineato l'amministratore delegato della compagnia di navigazione, Ignazio Messina - di aver trasportato i mezzi della famosa e storica Dakar 2020 che si svolgerà da quest'anno in Arabia Saudita, Paese con cui vantiamo radicate relazioni fin dal 1936 e per il quale offriamo un primario servizio di trasporto di linea con le nostre speciali Jolly, le navi ro-ro portacontenitori più grandi mai costruite al mondo».

Invariate le tariffe per il transito delle navi nel canale di Suez

Nel 2020 le tariffe per il transito delle navi nel canale di Suez rimarranno invariate rispetto a quelle applicate lo scorso anno. L'Autorità che gestisce la via d'acqua egiziana ha reso noto che i diritti di transito saranno incrementati solo per due tipologie di navi: le rinfusiere, tipologia di naviglio che negli ultimi dieci anni ha rappresentato il 15-20% dei transiti totali, e le navi per gas di petrolio liquefatto, per le quali dal prossimo aprile sarà introdotto un rincaro del +5%.

Annunciando il nuovo tariffario per il 2020, la Suez Canal Authority ha reso noto che nel 2019 il canale è stato attraversato da 18.800 navi (con un incremento del +3,9% sull'anno precedente) e che i ricavi generati dai diritti di transito sono ammontati a 5,8 miliardi di dollari rispetto a 5,7 miliardi nel 2018. Inoltre lo scorso anno le navi transitate nel canale trasportavano 1,03 miliardi di tonnellate di merci, con una crescita del +4,9% sul 2018.

Sottolineando che il canale di Suez è una delle principali arterie mondiali di transito del commercio marittimo, il presidente della Suez Canal Authority, l'ammiraglio Osama Rabie, ha ricordato che oggi il canale può assicurare il transito dell'intera flotta mondiale di portacontainer, del 92,8% della flotta di rinfusiere, del 61,9% della flotta di petroliere e del 100% delle altre tipologie di navi.

Per la Porto 2000 non sembra esserci pace

LIVORNO – Per la Porto di Livorno 2000, la società che gestisce il traffico crociere e traghetti nello scalo labronico non sembra davvero esserci pace.

Dopo la stipula del contratto per la cessione delle quote di maggioranza (72,8% AdSp e 18,2% Cciaa), avvenuta nello scorso Maggio dopo ben cinque anni di rinvii conditi da non poche polemiche, per l'annosa e travagliata vicenda non sembra possa ancora parlarsi di "definizione".

Recentemente e – va detto – del tutto legittimamente, nelle interminabili more della conclusione "della pratica Porto 2000" e in attesa della chiusura dell'istruttoria, l'AdSp avrebbe rilasciato una concessione provvisoria *ex art.10 Reg. Cod. Nav.*

Tutto normale, dunque? Probabilmente sì, ma non è detto.

Sembra che il *busillis* risieda nella necessità di risolvere l'importante (ed imbarazzante) questione dell'eventualità che l'Authority, trovandosi ancora in possesso di un 18% delle quote, possa essere chiamata a garantire quanto stabilito nel bando di gara.

Stando a quanto sostengono fonti molto ben accreditate, anche se non infallibili, infatti, il gruppo societario che si è aggiudicato la Porto 2000 non avrebbe ancora versato la fideiussione prevista nei documenti di gara ed è immaginabile che la complicatissima situazione finanziaria in cui pare trovarsi uno dei due soggetti vincitori non contribuisca assolutamente ad agevolare la normale conclusione dell'*iter* concessorio.

Prima o poi, naturalmente, l'AdSp dovrà anche valutare il sussistere dei requisiti di solidità economica e finanziaria della compagine vincitrice della gara di concessione e, a quel punto, niente potrebbe essere scontato.

Al di là, ma non al di fuori, di tutto ciò – e qui i soliti, prudenti condizionali sono superflui – sta il fatto che gli assetti concessori definitivi per la Porto 2000 sono ben lontani dall'essere raggiunti ed attuati.

Va, infatti, ricordato che l'Alto fondale è tutt'ora in concessione alla Cilp con scadenza 2024, e che, almeno fino ad allora, la società aggiudicataria non potrà disporre di quella importante banchina. Si tratta di un elemento tutt'altro che trascurabile poiché, anche se a pensar male si fa peccato, chi potrebbe garantire che uno dei due componenti la cordata aggiudicataria non se ne faccia scudo sventolandolo in faccia all'AdSp per contestare il mancato rispetto delle condizioni di gara che prevedevano e prevedono proprio l'acquisizione dell'Alto fondale (che per la nuova Porto 2000 avrebbe dovuto rivestire un ruolo di primissimo piano) insieme ad altre banchine?

Per farla breve, sempre pensando male, chi potrebbe assicurare che, sempre una delle parti componenti il sodalizio aziendale che si è aggiudicato la Porto di Livorno 2000 non contesterà l'inadempienza (non proprio minimale) delle condizioni di gara per avanzare addirittura pretese risarcitorie o, perfino, di rinuncia alla concessione e alla acquisizione di quote della società? Ci sarebbe da stupirsi?

Intanto, con il passaggio di mano, stando ad informazioni dirette, la situazione all'interno della Porto 2000 pare aver subito una svolta decisiva verso una gestione decisamente....sparagnina, per usare un desueto termine toscano.

Sotto la mannaia della nuova gestione non sarebbero caduti solo taluni sprechi o presunti tali del recente passato, ma le "revisioni di spesa" avrebbero colpito senza riguardo anche i costi essenziali del fabbisogno quotidiano e delle manutenzioni ordinarie. Di investimenti neanche parlarne. La nuova Porto 2000 verrebbe gestita come un'azienda in crisi in obbedienza all'imperativo: tagliare, tagliare perentoriamente impartito dai vertici del gruppo.

C'è da augurarsi che l'AdSp controlli bene la veridicità di allarmi del genere e sappia valutare adeguatamente l'affidabilità finanziaria della nuova proprietà della Porto 2000.

Novità per accesso al porto di Brindisi

BARI – Importante novità per l’accesso al porto di Brindisi. Dal 1° Gennaio 2020, infatti, si entra nello scalo con permessi elettronici, dotati di *barcode*.

Si tratta di un sistema di ultima generazione che, oltre ad aumentare il gradiente di sicurezza negli scali, consente, a chi ne fa richiesta e ne ha titolo, l’ottenimento del permesso in tempi immediati; mentre a Forze dell’ordine, personale della Security portuale e dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale di avere contezza, in tempo reale, delle presenze in ambito portuale.

Accedere al servizio è assolutamente semplice. Gli aventi diritto, non ancora iscritti sulla piattaforma, possono registrarsi al PCS GAIA <https://gaia.adspmam.it>.

Gli interessati hanno facoltà di richiedere autorizzazioni di accesso per uno o più mezzi/persone nel porto di Brindisi. Le credenziali vengono rilasciate esclusivamente ad utenti autorizzati ad operare nell’area di *security* interessata.

Solo per il primo accesso l’utente dovrà, preliminarmente, procedere alla richiesta di registrazione, compilando il *form* disponibile attraverso il link “Nuovo utente”. Dopo la fase di registrazione, e a valle delle conseguenti verifiche da parte dell’Ufficio competente, si riceverà una e-mail di conferma o di diniego della richiesta.

Ugo Patroni Griffi

Grazie a questa iniziativa, come sottolineato dal presidente dell’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, *“Brindisi è un porto sempre più smart. L’imponente infrastruttura informatica di cui è dotato, e che ci fa essere esempio di best practice tra le AdSp in Italia, ci consente di apportare continui upgrades nelle performance dei nostri porti, con l’obiettivo di agevolare gli utenti, le cui richieste vengono processate tempestivamente, ma anche il lavoro degli operatori di Security portuale”*.

“Si è aperta una nuova era,- continua Patroni Griffi- quella delle “smart borders”, le frontiere intelligenti, in cui le procedure amministrative sfruttano le moderne tecnologie digitali 4.0 (Internet of things – IoT, Blockchain, intelligenza artificiale). Un processo che già ci sta portando alla completa digitalizzazione dei procedimenti di imbarco e di sbarco, di ingresso e di uscita dai nodi portuali (Gate automation); della verifica sul processo logistico di stoccaggio e controllo merci; e del pagamento delle tasse di ancoraggio e portuali”.

“Un processo virtuoso che ci consentirà di ridurre, se non eliminare, le diseconomie di scala che naturalmente si creano in un porto”, conclude il presidente.

Sant'Apollinare

Unitamente alla realizzazione e al completamento dei nuovi accosti di Sant'Apollinare e della relativa viabilità, una volta a regime e non appena l'area sarà resa fruibile, il nuovo sistema permetterà ai cittadini l'accesso all'area archeologica di Sant'Apollinare, il cui recupero alla pubblica fruizione andrà di pari passo con la realizzazione dei nuovi ormeggi.

Le verifiche dei permessi elettronici, presso i varchi portuali, sono effettuate con palmari in dotazione alla guardia particolare giurata presente al varco. I palmari sono collegati wi-fi, al sistema GAIA. Mediante la lettura del *barcode* con il palmare, sarà il sistema GAIA GATE a controllare, in tempo reale, il tipo di autorizzazione, il varco, l'inizio e la fine validità, il numero di accessi o la verifica se un'autorizzazione è stata revocata.

Nel porto di Brindisi, il sistema si integra perfettamente con la *control room*, l'infrastruttura informatica complessa a supporto della *security*, attiva dallo scorso Giugno.

A Gioia Tauro torna il sereno dopo due anni negativi

GIOIA TAURO – A Gioia Tauro torna il sereno. Dopo le due annualità di congiuntura negativa, registrate nel 2017 e nel 2018, lo scalo calabrese ha chiuso in positivo l'anno appena concluso, con l'asticella dei traffici posizionata verso l'alto.

La politica di rilancio e di riqualificazione dell'infrastruttura portuale, messa in campo dall'Autorità portuale di Gioia Tauro in sinergia con il nuovo management di MedCenter Container Terminal, ha iniziato a dare i suoi frutti.

E' infatti cresciuto il settore dei container con un incremento dei traffici pari all'8,4 per cento dei teus e dell'8,6 per cento delle movimentazioni, rispetto allo scorso anno, determinando una netta inversione di tendenza per lasciarsi, così, alle spalle le congiunture negative degli ultimi anni. Tutto ciò si è realizzato nonostante la crisi dei traffici registrata nel primo trimestre, culminata con un lunghissimo sciopero di nove giorni sulle banchine portuali.

A conti fatti, lo scalo di Gioia Tauro ha totalizzato una movimentazione di 2.522.874 di teu e l'arrivo di 1.287 navi. Nel dettaglio, è aumentato il numero di portacontainers attraccate e lavorate nel terminal MCT che ha generato un relativo incremento del 5,1% con un innalzamento dei movimenti di circa 1,6 milioni e una relativa crescita percentuale dell'8,6.

Si è giunti a questo traguardo perché lo scalo calabrese, nel corso dell'anno, ha mantenuto stabile la strada del rinnovamento, concretizzando la sua politica di sviluppo mirata a definire un chiaro cambio di tendenza e porre fine al periodo buio che ha segnato, negli ultimi anni, la vita dell'infrastruttura portuale.

Si tratta di un dato rilevante che riconferma Gioia Tauro essere il primo hub nazionale nel settore del transhipment, con un andamento del traffico posizionato su risultati positivi, consolidati ormai da diversi mesi, in crescita costante già da Aprile scorso.

Ha contribuito a risalire la china la piena operatività degli investimenti del terminalista attraverso un imponente progetto di rinnovamento dell'equipment in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze di mercato, che richiedono celerità nelle operazioni di trasbordo e di posizionamento dei container in banchina.

Nel contempo, sono stati portati a termine i lavori di rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa per assicurare la celere mobilità delle gru di banchina e dei mezzi meccanici di movimentazione dei containers, garantendone altresì la piena sicurezza del lavoro.

In sinergia, inserito nello stesso percorso di rilancio dell'intera infrastruttura portuale, e al fine di mantenere il primato nazionale della profondità dei fondali del canale portuale (pari a 18 metri), l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha avviato un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali per una spesa di 3,5 milioni di euro.

Per completare la piena funzionalità del terminal, l’Autorità portuale contribuirà con un investimento di oltre 8 milioni di euro, nel biennio 2020-2022, destinato a finanziare i lavori di risanamento di banchina dei tratti A e B e l’adeguamento strutturale della pavimentazione nel tratto C con l’obiettivo di incrementarne la sua complessiva portanza.

In un generale clima di rilancio, e a dare man forte alla nuova tendenza registrata a Gioia Tauro sono stati, anche, gli addetti allo scalo. Grazie alla loro riconosciuta professionalità, hanno recuperato la necessaria produttività che, con lo sguardo alla lavorazione oraria, ha generato una crescita del 2,8 per cento sulle navi madri mentre sui feeder è stato raggiunto un incremento del 3%.

“Attendiamo il 2020 – ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Agostinelli – per certificare un completo rilancio dei traffici portuali, che ha già dato i suoi frutti sin dal secondo semestre del 2019.

Ora – ha aggiunto Agostinelli – ogni sforzo dell’Autorità portuale andrà profuso nella realizzazione dei collegamenti ferroviari con la rete nazionale e nella valorizzazione del gateway ferroviario, ormai realizzato. Di tutto questo abbiamo avuto positivi riscontri dalla ministra De Micheli, e di questo parleremo nei prossimi giorni con i candidati alle prossime elezioni regionali”.

Maersk Tankers annuncia lo spin off dell'attività digitale, settore green

SINGAPORE - Maersk Tankers, la compagnia armatoriale per il comparto energetico con all'attivo 80 navi, società controllata da A.P. Moller-Holding, il colosso del settore petrolifero mondiale che trasporta prodotti petroliferi raffinati a livello globale, ha annunciato il lancio di una nuova società che si occuperà di produrre applicazioni digitali SimBunker per la riduzione delle emissioni di CO2 delle navi ottimizzando pertanto i guadagni degli armatori.

Secondo Maersk Tankers, i software SimBunker saranno in grado di determinare soluzioni ottimali per la nave durante la navigazione, come la velocità, l'acquisto del bunker e il percorso, riducendo le spese di combustibile per gli armatori, spese che possono rappresentare fino al 60% del totale del viaggio.

“La digitalizzazione migliora le prestazioni dei clienti e dei partner, trasformerà la nostra attività e contribuirà a un funzionamento più efficiente, a tutto vantaggio della sostenibilità e della redditività” ha dichiarato Christian M. Ingerslev, Amministratore delegato di Maersk Tankers - "Ciò diventa sempre più importante in questo momento in cui l'industria dello shipping deve affrontare sfide complesse poste dal cambiamento climatico e dai nuovi regolamenti normativi".

Decarbonizzazione navale, 2020 anno zero - Autotrasporto in guerra e armatori con costi alle stelle

In ambito armatoriale l'adeguamento alle misure IMO e l'utilizzo di combustibili navali a basso contenuto di zolfo, ha portato anche l'impennata del prezzo del carburante navale. Quali le ripercussioni?

Lucia Nappi

LIVORNO - Con il 2020 è iniziato l'anno zero verso la nuova era della decarbonizzazione globale per mare. I temi ambientali saranno quelli che domineranno la scena economica globale nel prossimo decennio, ormai lo dicono tutti. Così come lo sviluppo economico dovrà essere sempre più compatibile con la salvaguardia dell'ambiente, a livello globale saranno premiate quelle imprese che anticiperanno e seguiranno lo sviluppo di nuove tecnologie e sistemi a basso impatto ambientale.

Il 2020 in ambito armatoriale, con l'adeguamento alle misure dell'IMO e l'utilizzo di combustibili navali a basso contenuto di zolfo, ha portato anche l'impennata del prezzo del carburante navale, fenomeno previsto ma non in queste dimensioni, producendo uno scossone in termini di costi a tutti gli anelli della catena logistica: a partire dalla produzione del prodotto, al trasporto della merce, fino all'arrivo di questa sul mercato finale e quindi al consumatore.

I primi a fare i conti con l'aumento della bolletta energetica degli armatori sono stati gli autotrasportatori lungo le Autostrade del Mare che, come annunciato dalle associazioni dell'autotrasporto, nelle isole maggiori sono sul piede di guerra. Gli aumenti del costo del servizio promessa degli armatori, minaccia di ridurre drasticamente il loro margini economici, già di fatto abbastanza risicati. La vera domanda è come l'economia nazionale farà fronte a questi più che cambiamenti, veri e proprie "rivoluzioni". Fondamentale il ruolo giocato dalla politica chiamata in causa dai molti attori tra cui Trasportounito che, oggi in una nota, attacca duramente l'assenza dei decisori politici: "totale incapacità del governo e della politica di comprendere che l'innalzamento di costi e delle barriere infrastrutturali annientano territori come quelli delle due isole maggiori, sommata all'indifferenza con la quale si affrontano le rilevanti ripercussioni generate da normative internazionali e comunitarie, generano le premesse per innescare conflitti sociali che, auspichiamo, non escano fuori controllo".

Sull'argomento sono intervenuti molti rappresentanti delle categorie coinvolte. Tra questi interventi ci sembra utile ritornare sulle dichiarazioni di Stefano Messina, presidente di Assarmatori oltre che del Gruppo Messina, che prima di Natale in un'intervista per Corriere marittimo ha parlato del fenomeno evidenziandone aspetti quali l'aumento del prezzo del nuovo carburante e le possibili ripercussioni: «*Tutti prevedevamo che il nuovo carburante a basso contenuto di zolfo*» - ha detto Messina- «*sarebbe risultato più costoso con un trend in crescita determinato dall'impennata della domanda, ma l'ipotesi era comunque di una quotazione di circa 70-80 dollari al di sotto del gasolio marino, valutato stabilmente nel corso del 2019 fra i 665 e i 670 dollari alla tonnellata. E invece attualmente sulla piazza di Genova ed anche a Napoli il prezzo del combustibile allo 0,5% viaggia di poco sotto il prezzo del gasolio con alcuni casi di "sorpasso" e con il fuel all'1% che ha raggiunto i massimi storici in Nord Europa. Sulla Sulphur Cap 2020 sono quindi saltate tutte le previsioni e oggi*

il passaggio dal combustibile 3,5% al combustibile allo 0,5%, con un differenziale di 250/260 dollari alla tonnellata, si traduce in un rincaro di oltre l'80% della bolletta energetica delle compagnie di navigazione».

Secondo il presidente di Assarmatori «sia gli investimenti attuati per l'adeguamento delle navi, sia i maggiori costi operativi per il bunker a basso contenuto di zolfo impatteranno sui margini economici delle compagnie di navigazione, già penalizzate da una concorrenza esasperata e da una crisi cronica del mercato dei noli. È inevitabile quindi che un aumento così consistente nelle quotazioni del combustibile non potrà non riflettersi sul costo generale del servizio; in caso contrario sarebbe messa in discussione la capacità delle aziende armatoriali di restare sul mercato».

«È una strada senza alternative» -ha concluso pertanto Messina -«i nuovi oneri dovranno essere inevitabilmente assorbiti nel prezzo del servizio di trasporto marittimo e quindi condivisi dall'intera filiera del trasporto nonché dalla merce e quindi dal consumatore finale; gli armatori sono consci delle preoccupazioni delle imprese di trasporto, a loro volta costrette a operare sul confine sottile dell'equilibrio di bilancio e ad affrontare la resistenza da parte dei loro clienti a compensare gli aumenti di costo che si troveranno ad affrontare».

Al Terminal MDC di Carrara super il primo anno d'attività

MARINA DI CARRARA – Nel 2019 il Terminal MDC del Gruppo Perioli ha chiuso il suo primo intero anno di attività e guarda avanti. A inizio 2020 facciamo il punto della situazione e degli obiettivi futuri con Michele Giromini, socio e amministratore delegato del Gruppo di La Spezia che, nell'agosto 2018, con MDC ha iniziato l'attività terminalistica nel porto toscano completando così il cerchio delle sue attività in un sistema di servizi che lo vedono armatore, agente marittimo, spedizioniere, anche doganale, e impresa logistica a tutto tondo.

Dottor Giromini, come è andato il primo anno di attività del Terminal MDC?

Abbiamo raggiunto quelle che erano le aspettative. Tra l'altro quando si inizia una nuova attività si mette in conto un periodo di rodaggio e devo dire che questo per noi è durato molto poco: siamo subito partiti con una quantità di volumi importante in relazione alla dimensione del nostro terminal e le nostre buone performance hanno dimostrato l'efficienza del nostro sistema operativo.

Nella parte centrale del 2019 abbiamo avuto una moderata flessione dovuta alla riduzione dei traffici in Italia in generale, e nel Nord Africa in particolare, mentre ora stiamo assistendo ad una ripresa con un recupero di traffici e volumi. E ci fa piacere constatare che – nonostante un solo anno di attività alle spalle – siamo preparati a gestire questo aumento dei volumi di traffico in maniera efficiente e positiva per i nostri clienti.

Quali merci vengono trattate in prevalenza e cosa prevedete per il 2020?

Il Terminal MDC si caratterizza per essere un classico multi purpose; abbiamo contenitori – sempre più importanti nel traffico delle merci – ma anche impiantistica, general cargo, marmo, granulato, acciaio, coin, tubi: in pratica tutto ciò che è legato all'equipment. I nostri mercati di riferimento sono principalmente il bacino del Mediterraneo e i mercati del Nord Africa. Accogliamo navi di medie dimensioni, ma che servono con efficienza tutto il bacino mediterraneo.

Chiudiamo il 2019 con traffici in notevole crescita e ci auguriamo che il 2020 sia un anno importante dal punto di vista dei volumi; soprattutto per il Nord Africa ci sono segnali di ripresa positivi. Anche il nostro mercato con l'Algeria – normalmente caratterizzato da ciclicità – in questa fase sta dimostrando una crescita ed un interesse per i nostri servizi che ci fa ben sperare per il prossimo anno.

Ed i vostri obiettivi?

Lavoriamo per essere pronti a gestire tutti i nuovi potenziali traffici, crescere rispetto al 2019 ed essere sempre più efficienti. Le navi che vengono da noi devono poter lavorare in tempi sempre più veloci per poter altrettanto velocemente lasciare lo scalo così che si possa creare sempre più benessere nel porto di Carrara e nel territorio, che credo ne abbia bisogno. Per questo auspichiamo che si realizzi in tempi brevi il progetto infrastrutturale previsto dal documento di pianificazione strategica tra autorità portuali e comune, già approvato, che porterà maggiori spazi e maggiori possibilità di crescita anche al porto commerciale.

Come interpreta la decisione del governo di aumentare l'aliquota Ires del 3,5% ai concessionari portuali?

Mi sembra una decisione assurda di cui non riesco a capire le motivazioni. I terminal in generale, soprattutto quelli di grandi dimensioni, si caratterizzano rispetto alle industrie classiche per avere capital intensive e labour intensive. Sono perciò aziende industriali di servizi che devono fare grandi investimenti in equipment, in attrezzature e nella manodopera; quest'ultima peraltro rappresenta per tali aziende uno dei costi più importanti in termini percentuali. Penalizzando dal punto di vista fiscale aziende con queste caratteristiche non si incentiva un settore – come è quello della logistica – che invece in Italia dà tanto lavoro e tante opportunità.

A questo proposito: nei vostri piani c'era anche l'assunzione di nuovo personale.

Sia le prime persone che abbiamo assunto, che erano precedentemente nella Porto di Carrara, sia le altre che hanno seguito il piano di formazione che abbiamo portato avanti insieme alla Regione Toscana, sono di un livello qualitativo – professionale ed umano – davvero molto elevato. Questo ci ha spinto ad assumere tutte le persone che avevano seguito il corso e quindi ad avere un numero di addetti maggiore rispetto a quello previsto nel piano industriale.

Ritengo che il fattore umano, assieme all'organizzazione del lavoro, sia un elemento cruciale e strategico per il successo di un terminal e da questo punto di vista sono davvero oltremodo soddisfatto.

Il terminal – guidato dal dottor Andrea Scarparo – ha puntato subito verso determinati parametri di efficienza e di qualità del lavoro ottenendo miglioramenti importanti: nello scorso novembre, a poco più di un anno di attività, aveva già conseguito tutte le certificazioni di qualità, ambiente e sicurezza.

Sulla base della vostra esperienza ritenete valida l'integrazione di Marina di Carrara nel sistema portuale Ligure Orientale?

L'integrazione delle due Authority Marina di Carrara e La Spezia procede bene, con risultati oggettivi, e vorremmo che si rafforzasse sempre di più attraverso una maggiore unione su tutta una serie di servizi portuali fra i due scali. Per sviluppare i traffici faremo la nostra parte al meglio delle nostre possibilità consapevoli che l'Autorità di sistema crede in Marina di Carrara; questo per noi è importante e positivo.

Cinzia Garofoli

Classifica di Alphaliner: al top ancora le europee

LONDRA – Puntuale come ogni anno, Alphaliner ha diffuso il 1 gennaio la classifica dei primi quindici “players” mondiali nel settore dei contenitori accompagnata da alcuni dati sui traffici divisi nei tre settori: rotte trans-pacifiche, transatlantiche ed europee.

Su un totale di 6.152 navi attive del comparto container (di cui ben 5.347 fully cellular) e una potenzialità di trasporto di 23 milioni e 615.870 TEUs, le rotte trans-pacifiche hanno registrato una capacità settimanale di 448.793 TEUs, seguite da quelle europee (east-europe) per 399.483 TEUs e da quelle transatlantiche per 149.204 TEUs. Chiara la concentrazione dell’offerta sul Pacifico, spinta dai rapporti commerciali tra l’America del Nord e l’Asia, in particolare Cina, Giappone e Corea, ma anche – in crescendo – con India e Vietnam. Quest’ultimo paese è caratterizzato da una forte crescita dei prodotti di artigianato a larga diffusione (scarpe e abbigliamento) proprio verso gli USA. Significativo anche il potenziale risolto – rispetto ai traffici pacifici – dei traffici atlantici, che risultano a potenziale inferiore anche a quelli infra-europei.

Per quanto riguarda le flotte, come si vede dal grafico che riportiamo insieme ai giri dell’articolo rimane in testa il gruppo APM-Maersk con oltre 4 milioni di TEUs, incalzato dalla MSC (Mediterranean Shipping Company) di Aponte con quasi 3,8 milioni di TEUs. Solo al terzo posto una compagnia non europea, la cinese Cosco con poco meno di 3 milioni di TEUs, seguita da altre due società europee, CMA CGM e Hapag-Lloyd. Da rilevare comunque che per ordini in corso è la settima compagnia della classifica mondiale, l’Evergreen di Taiwan, una delle più attive. Anche CMA CGM e MSC hanno parecchi ordini in corso, mentre APM-Maersk sembra aver rallentato e starebbe quindi per essere raggiunta dal gruppo di Aponte. Tra le altre compagnie nella classifica delle prime quindici al mondo figura con un buon numero di ordini anche Hyundai, al decimo posto della classifica.

Cambio di rotta

Secondo gli ultimi dati forniti da CLIA, il 2020 potrebbe chiudersi con una movimentazione mondiale complessiva di 32 milioni di passeggeri, 2 milioni in più rispetto a quelli del 2019.

Sono numeri che evidenziano una crescita inarrestabile del *trend* crocieristico, con volumi di traffico che soltanto nel nostro Paese hanno toccato nel 2019 i 12 milioni di passeggeri (dato ottenuto dalla sommatoria tra imbarchi/sbarchi e transiti registrati nei vari scali). Si tratta della seconda consecutiva variazione percentuale positiva sull'anno precedente, con previsioni che per il 2020 indicano come alla portata il superamento dei 13 milioni.

Le ragioni di questo successo sono molteplici, a partire dalla crescente differenziazione del prodotto che ha senz'altro trasformato la crociera in una vacanza alla portata di molti. I continui investimenti da parte delle compagnie di crociera, funzionali non solo all'ampliamento della flotta ma anche al miglioramento degli *standard* qualitativi, hanno poi favorito la fruibilità dei servizi, rendendoli ancora più appetibili.

Sullo sviluppo del settore hanno inciso anche le politiche degli scali portuali (che gli hanno dedicato strutture e servizi adeguati), le soluzioni ingegneristiche adottate dai cantieri, la costante pressione in termini di *advertising* e l'interesse crescente che aziende e pubbliche amministrazioni hanno rivolto alle sue ricadute occupazionali.

L'Italia, al centro del Mediterraneo e terzo Paese europeo per chilometri di costa, occupa una posizione di vertice nella geografia crocieristica mondiale. Nel corso degli anni, con una accelerazione soprattutto negli ultimi dieci, la nostra penisola si è presentata alla *cruise industry* come una rete di porti organizzati, in grado di ospitare e servire navi da crociera.

Se ne arrivano a contare oltre 50, ognuno con le proprie peculiarità. Civitavecchia, Venezia e Napoli sono i primi tre porti di riferimento in questo settore: nel 2019 hanno movimentato il 44% degli oltre 12 milioni di passeggeri arrivati e partiti dalle nostre coste.

Assieme a Genova e Livorno, i primi cinque scali italiani movimentano da soli il 62% del totale. Una percentuale che sale all'87% se nella lista includiamo Savona, La Spezia, Bari, Palermo e Messina.

Alcuni di questi scali portuali sono già in grado di far approdare contemporaneamente più di 5 navi e possono gestire anche le unità più grandi, quelle da oltre 5.500 posti letto. Hanno spesso alle spalle compagini manageriali qualificate, modelli di *governance* diversi e una capacità di interlocuzione con le compagnie di crociera che si è fatta via via più professionale.

Tutto bene quindi? Non proprio. Alcuni fattori esogeni possono infatti favorire od ostacolare la crescita ulteriore di questo settore. Negli ultimi tempi alla crocieristica vengono infatti addebitati effetti critici indesiderati sulla qualità della vita delle popolazioni residenti nei territori toccati dagli itinerari delle navi: effetti per lo più riconducibili a minacce e impatti sull'ambiente (qualità

dell'aria e dell'acqua, inquinamento acustico, ecc.) così come al sovraffollamento dei centri storici e delle stesse mete turistiche.

Questioni importanti, sulle quali sempre più frequentemente si sta facendo sentire una voce di protesta organizzata e diffusa. Per togliere l'intero comparto dal banco degli imputati, sarà quindi necessario contemperare le ragionevoli esigenze della produttività (in termini di innovazione tecnologica e di crescita dimensionale dello flotta) con la molteplicità degli interessi espressi dai porti e dalle comunità locali.

Le stesse compagnie potrebbero così dover mettere in secondo piano il conseguimento di nuovi traguardi in termini di volumi di passeggeri, destinando quote sempre più importanti di *budget* alla riduzione delle emissioni inquinanti delle navi o del consumo di determinati materiali a bordo.

Affinché la crociera possa continuare a rappresentare un'eccellenza all'interno della macro-industria turistica, sarà però necessaria l'adozione di nuove politiche virtuose anche da parte degli scali portuali così come delle stesse città di destinazione turistica. Questa sfida riguarda tutti, nessuno pensi di poter restare a guardare.

di Francesco di Cesare

Danesi si prepara a lasciare il terminal Psa Genova Prà con il record storico di Teu

Nonostante la criticità operative con cui il terminal ha dovuto fare i conti (allerte meteo rosse e congestioni autostradali conseguenti a blocchi e crolli vari), il Psa Genova Prà nel 2019 ha fatto segnare il suo nuovo record storico per quantità di Teu movimentati.

Secondo quanto reso noto dalla stessa società terminalistica controllata al 65% da Psa International e al 35% da Gruppo Investimenti Portuali, nell'intero 2019 i Teu imbarcati e sbarcati sono stati 1.604.305. Un dato in crescita di un +1,4% rispetto al 2018 e quanto basta (+0,1%) rispetto al 2017 (quando erano stati 1.604.605 Teu) per far segnare un primato storico.

Nel singolo mese di dicembre del 2019, con 122.336 Teu im imbarco e sbarco, l'ex-Vte ha visto crescere i Teu movimentati (il dato non distingue fra pieni e vuoti e fra transhipment o traffico in import-export) addirittura di un +4,5% rispetto al precedente mese di novembre mentre rispetto a dicembre 2018 il dato è inferiore del 2%.

Per Psa Genova Prà il 2020 sarà un anno particolarmente importante per due motivi principali: il primo è l'ingresso in attività del terminal container concorrente di Vado Ligure gestito da APM Terminals, il secondo è l'ormai prossima uscita di scena del suo timoniere, l'amministratore delegato Gilberto Danesi, che ha maturato il tempo necessario per la pensione. Secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY il suo successore dovrebbe essere Roberto Ferrari, attualmente general manager del terminal Sech controllato al 60% da Gip e partecipato al 40% da Psa. Come noto Psa Genova Prà e Sech hanno da alcuni mesi sottoposto alla locale port authority un progetto di fusione fra i due terminal.

Nicola Capuzzo

Shipping reefer verso la resa dei conti nel 2020 fra vettori container e convenzionali

Il commercio marittimo di prodotti deperibili è cresciuto ogni anno dal 2009, ma le difficoltà dei vettori convenzionali sono destinate a continuare, mentre la containerizzazione dei carichi procede inesorabile. L'Imo sulphur cap appena entrato in vigore farà sentire poi il suo impatto in termini di aggravii di costi sulle spedizioni marittime e al tempo stesso favorirà il *phase out* (l'uscita dal mercato) delle vecchie navi convenzionali per il trasporto di ortofrutta.

Lo sostiene l'ultima edizione dell'Annual Reefer Analysis di Dynamar secondo la quale il 2019 ha rappresentato la quiete prima della tempesta. Le tensioni commerciali, la progressiva containerizzazione delle merci deperibili e le rate di nolo depresse rimangono i principali argomenti d'attualità ma è sicuramente in arrivo una scossa. Imo 2020 rappresenta per i vettori marittimi la preoccupazione principale per le implicazioni che avrà in termini di costi.

Il commercio mondiale di carichi reefer continua a crescere, ma nel settore non è tutto rose e fiori sempre secondo Dynamar. Gli ultimi dati mostrano che il commercio internazionale di prodotti reefer ha raggiunto il record di 163 milioni di tonnellate nel 2018, di cui 119 milioni di tonnellate trasportate via mare. Le tensioni commerciali continuano però a destare preoccupazione tra spedizionieri e vettori, sia per quelli che operano navi convenzionali che portacontainer, e il rallentamento della produzione nelle economie chiave ha portato a una fine irregolare dell'anno in termini di flussi commerciali.

Con la domanda di prodotti freschi che rimane sostenuta, l'attenzione si concentra sulle flotte, sulle fortune e sul futuro delle compagnie di navigazione. I principali operatori del mercato, compresi i grandi trader globali di frutta Chiquita e Del Monte, continuano a trasferire il loro commercio verso i container. I vettori marittimi che impiegano navi reefer, tra cui i leader di mercato Baltic Shipping e Seatrade, sono costretti a concentrarsi su un numero sempre più ristretto di traffici e probabilmente cadranno vittime della volatilità che si verificherà in seguito all'arrivo di Imo 2020. L'età media elevata della flotta convenzionale, combinata con l'utilizzo di motori ad alti consumi, ha spinto le navi full reefer sempre più verso la demolizione a causa anche di noli che rimangono bassi e di costi più elevati all'orizzonte. Nel complesso si prevede che i vettori marittimi di navi portacontainer si troveranno in condizioni di mercato migliori.

L'aumento dei prezzi del bunker e l'installazione di depuratori di fumi (*scrubber*) ha fatto del recupero dei costi l'obiettivo principale, ma la maggiore efficienza del carburante e la cannibalizzazione dei carichi convenzionali rendono le prospettive più ottimistiche. Si prevede infatti un ulteriore calo della quota di mercato dei vettori convenzionali.

“Mentre ci avviciniamo alla fine di quello che è stato un anno tranquillo, nei prossimi mesi verranno posti alcuni quesiti importanti sia ai vettori convenzionali che ai global carrier di container. Ci sono dei limiti ai costi che gli armatori possono ribaltare sui loro clienti e quindi potremmo vederne alcuni (soprattutto fra i primi che operano navi reefer, *ndr*), destinati a uscire dal mercato. Le navi portacontainer dovrebbero gestire meglio questa nuova fase di mercato anche se solo il tempo lo potrà confermare. In ogni caso il 2020 sarà un anno interessante” dicono gli analisti di Dynamar.



Formazione

Giorgio Pogliotti

Ogni euro investito in iniziative strategiche ha contribuito a generare 9 euro di domanda di formazione manageriale sui temi della digitalizzazione da parte delle imprese aderenti a Fondirigenti.

È l'effetto moltiplicatore che emerge dal confronto tra i 3 milioni di euro d'investimento in iniziative strategiche realizzate nel biennio 2017-2018 e i 27 milioni di euro di benefici generati in termini di domanda di formazione proveniente da circa 2 mila imprese per piani formativi condivisi su Industria 4.0. Sono queste le prime anticipazioni dell'Impact Report 2019 che sarà presentato a febbraio nell'ambito di Connex2020 da Fondirigenti, che con 14 mila imprese aderenti e 78 mila dirigenti è il più grande fondo italiano per il finanziamento della formazione manageriale. Espressione di Confindustria e Federmanager, il Fondo associa il 75% delle imprese con dirigenti che hanno scelto di aderire ad un fondo interprofessionale, gestendo annualmente circa 25 milioni di euro provenienti dallo 0,30% versato dalle imprese aderenti per il finanziamento dei piani formativi con i due strumenti core, ovvero gli Avvisi e il Conto formazione.

Il report ha per oggetto le iniziative strategiche realizzate nell'ultimo biennio, dedicate al tema delle competenze manageriali necessarie per presidiare la transizione dall'analogico al digitale. Il management, infatti, svolge un ruolo fondamentale nel garantire la transizione dall'analogico al digitale del mondo produttivo. Si conferma l'esigenza di continuare a investire sull'informazione e sulla sensibilizzazione rivolta a manager e imprenditori sui concetti base di Industria 4.0, identifi-

cando altri elementi di fabbisogno che saranno oggetto delle prossime iniziative. Dalle aree più strategiche, come quelle che riguardano l'impatto della tecnologia sui business model, risulta prioritario lo sviluppo di competenze relative alle tecniche di pianificazione e controllo dei progetti di innovazione, fino alla gestione del team. «Fondirigenti si propone di contribuire ad accrescere la dotazione manageriale delle imprese italiane - spiega il presidente Carlo Poledrini - finanziando percorsi formativi su misura per le esigenze di ogni azienda con particolare attenzione alle Pmi. Il nostro ruolo nello stimolo della domanda di formazione delle imprese è molto importante per garantire la crescita della competitività delle nostre imprese e della ricchezza del Paese».

Un'analisi effettuata sul data base delle aziende aderenti al Fondo, pubblicata sulla rivista "Industrial Relation" dell'Università di Berkeley, ha messo in luce che raddoppiando l'investimento in formazione manageriale si accresce la produttività delle imprese del 12%. Oltre alle iniziative strategiche, nel periodo 2015/2018 sono stati stanziati più di 30 milioni di euro per il finanziamento di piani formativi condivisi sulla digitalizzazione.

«Le valutazioni dei piani formativi sono effettuate da commissioni esterne e indipendenti - aggiunge Poledrini - formate da esperti altamente qualificati che assicurano terzietà e professionalità del giudizio. Non adottando la logica "a sportello" nel finanziamento degli avvisi, valutiamo tutti i piani pervenuti. Questa procedura, insieme ai paletti sempre più alti, richiesti in termini di punteggi minimi, assicura una maggiore selezione verso l'alto della qualità delle iniziative che finanziamo».



De Micheli: “Il mio impegno nei progetti per Genova e la Liguria”

di Nadia Campini

Non ci sono bacchette magiche per risolvere i problemi «che questo esecutivo ha ereditato dal passato», ma «Genova e la Liguria hanno la massima attenzione da parte del Governo e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti». E il tema più caldo sul tavolo del ministero, quello della Gronda, è ormai definito: «il progetto della Gronda di Genova è uno solo, quello per il quale è stata completata l'analisi costi-benefici prevista per legge attraverso

gli approfondimenti che si sono resi necessari. La medesima analisi verrà resa pubblica». Parola della ministra Paola de Micheli, che in un lungo post su Facebook ha risposto ad una lettera aperta di Arcangelo Merella, esponente di Alleanza Civica Liguria, pubblicata sulle pagine di “Repubblica Genova” e indirizzata proprio alla ministra, alla quale Merella presenta l'elenco di tutte le disfunzioni del sistema infrastrutturale genovese e ligure.

De Micheli, che negli ultimi mesi è stata diverse volte a Genova, promette di non essere «abituata a fare promesse», ma ribadisce che «importanti risposte sono arrivate ai liguri e ai genovesi attraverso alcune delle misure contenute nella legge di Bilancio e nel decreto Milleproroghe. Non solo per far fronte alle conseguenze del crollo del Ponte Morandi oggi in fase di ricostruzione, ma soprattutto per puntare al rilancio».

Il primo chiarimento riguarda il proprio tema della Gronda, al di là di tutte le voci e le illusioni che so-

no circolate su possibili varianti De Micheli ribadisce che «il progetto della Gronda di Genova è uno solo». La ministra non lo dice, ma le risposte definitive sulla sorte del progetto sono ormai imminenti.

Intanto la ministra ricorda le misure prese per Genova tra legge di bilancio e Milleproroghe: per lo sviluppo dell'economia «480 milioni per l'ampliamento del bacino di Fincantieri di Genova con il ribaltamento a mare», per dare continuità all'occupazione «la possibilità di estendere fino a 3 anni lo stato di

emergenza seguito al crollo del Ponte Morandi, la proroga delle assunzioni del personale degli enti territoriali e della Camera di Commercio di Genova, con 10 milioni di euro messi a disposizione per il rinnovo dei contratti per l'anno 2020, e delle assunzioni da parte dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale con l'estensione a 6 anni delle autorizzazioni per la fornitura di lavoro temporaneo. È stata anche estesa da 12 a 19 mesi (cioè fino al 31 marzo del 2020) la durata dell'indennità pari alla cassa integrazione per lavoratori del settore

privato penalizzati a seguito del crollo del ponte Morandi». E per la mobilità ci sono «20 milioni di euro per il rinnovo nell'anno 2020 del parco automezzi del trasporto pubblico locale di Genova». De Micheli ricorda infine di aver chiesto ad Aspi «di fornire un supporto economico al Porto di Genova». «Non c'è giorno – chiude la ministra – in cui non riservo un pezzo del mio lavoro a questo territorio, che molto presto tornerò a visitare».