

VERTENZA AUTOTRASPORTO

Gianni Montali (CNA-Fita) motiva la rottura con la committenza

segue a pagina 4

**TRAFFICO CONTAINER**

Maersk Line sposta 500 mila teu da Algeciras a Tanger Med e fa rotta sul Marocco

segue a pagina 3

FEDESPEDI

Il presidente Lazzeri preoccupato per la stretta sui controlli radiometrici

segue a pagina 3



Corriere dei TRASPORTI

Prezzo

Euro 3,00



Anno LIII
12 Aprile 2010
Numero 15

www.portonuovo.it

SETTIMANALE INDIPENDENTE D'INFORMAZIONE

Direttore F. Paolo Li Donni

Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale post. D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, AUT. CNS/CBPA/CENTRO1 valida da 17.01.2007

Con la costituzione di Imeta il transhipment italiano fa sistema

La nascita dell'associazione dei porti di Cagliari Gioia Tauro e Taranto preoccupa Assoportri. Si apre il caso delle tasse di ancoraggio

VALERIO DI VELO
ROMA

Il porto di Cagliari ha abbattuto le tasse di ancoraggio del 90%. Questa decisione è stata presa per sostenere la competitività dello scalo sardo nel settore del transhipment, che è nelle acque del Mediterraneo sempre più al centro di una forte competizione non solo fra gli scali marittimi del sud Europa, ma anche fra questi ultimi e quelli del nord Africa. Il provvedimento è stato reso possibile da una norma del decreto "Milleproroghe", convertito in legge il 26 febbraio, che lascia liberi i porti di intervenire sull'entità di tale tassa, a patto che riescano a compensare all'interno dei propri bilanci, in caso...

SEGUERE A PAGINA 2



Editoriale

La sostituzione della Ricozzi si tinge di rosa

di F. PAOLO LI DONNI

Il 15 marzo scorso sempre nell'editoriale avevo titolato *Le quote rosa dell'autotrasporto fanno gola a molti*. Allora mi ero preso la briga di raccogliere i gossip, le chiacchiere di corridoio circa i nomi papabili per la sostituzione dell'ambito posto della Direzione del trasporto stradale lasciato libero al ministero dei trasporti dal pensionamento dell'insossidabile Clara Ricozzi. Tra i nomi spiccavano quelli del dirigente ministeriale Marco Pittaluga e soprattutto quello del dirigente Enrico Finocchi, cugino del direttore generale Amedeo Fumero. Pro-

segue a pag. 6

SAILING LIST

ANCONA.....	8
CAGLIARI.....	8
GENOVA.....	8
GIOIA TAURO.....	10
LA SPEZIA.....	10
LIVORNO.....	11
MARINA DI CARRARA.....	12
NAPOLI.....	13
RAVENNA.....	13
SALERNO.....	14
TRIESTE.....	14
VENEZIA.....	15

Lo shipping mondiale e i numeri della crisi

DANIELE CAPORALE
ROMA

Ancora dati negativi. La conferma numerica che il 2009, probabilmente, verrà ricordato come l'anno della crisi. Non è più una sorpresa vedere i nomi di grandi aziende inesorabilmente accompagnati da fatturati

dal segno meno. Nel mondo dello shipping, che negli ultimi tempi sembra in ripresa, uno dei più grandi armatori mondiali come Yang Ming ha dichiarato un calo nei ricavi del 36,4% passando dai 117 miliardi di dollari di Taiwan del 2008 ai 74,5 del 2009. La compagnia ha registrato un

passivo operativo di 17,4 miliardi di dollari di Taiwan contro i 938,4 milioni di dollari di Taiwan del 2008. Accentuata la perdita netta che nel 2009 è stata di circa 498 milioni di dollari USA rispetto ai 17 milioni di dollari USA registrati nel 2008. Il gruppo Cosco Pacific...

segue a pagina 2



International Freight & Logistic Network

OCEAN FREIGHT PROJECT & BROKER

THE HEAVY LIFT GROUP

Via Dante Alighieri, 12 - Casella postale 1551
CH - 6830 Chiasso - Phone +41-91-682 04 76 - Fax +41-91-682 04 79

Richiedeteci il nostro NUOVO catalogo "A shipping challenge" e vivrete con noi l'emozione di una avventura. Invio Gratuito

TOLL FREE FROM ITALY 800 780 652 | www.primasatt.ch • info@primasatt.ch

Tassa ancoraggio e nascita Imeta: in fibrillazione il mondo portuale

I porti di Cagliari, Gioia Tauro e Taranto si sono associati. Le preoccupazioni di Assoporti



VALERIO DI VELO
ROMA

Il porto di Cagliari ha abbattuto le tasse di ancoraggio del 90%. Questa decisione è stata presa per sostenere la competitività dello scalo sardo nel settore del transhipment, che è nelle acque del Mediterraneo sempre più al centro di una forte competizione non solo fra gli scali marittimi del sud Europa, ma anche fra questi ultimi e quelli del nord Africa. Il provvedimento è stato reso possibile da una norma del decreto "Milleproroghe", convertito in legge il 26 febbraio, che lascia liberi i porti di intervenire sull'entità di tale tassa, a patto che riescano a compensare all'interno dei propri bilanci, in caso di ribasso, le minori entrate che ne derivano. Quasi contemporaneamente è stata annunciata la nascita di Imeta, l'Associazione che riunisce le Autorità portuali della stessa Cagliari, di Gioia Tauro e di Taranto. L'obiettivo di questo "fronte comune" è sempre rivolto alla competizione fra gli scali mediterranei: i tre porti italiani, unendosi, vogliono, attraverso sia un'offerta integrata sia ogni possibile sinergia rivolta a "fare rete", difendere e accrescere la loro posizione di leadership sul mercato del transhipment. Il programma dell'associazione prevede alcune azioni molto mirate e molto precise a diversi livelli, che vanno dalla costante analisi del mercato di riferimento, dell'andamento dei traffici, dell'evolversi delle offerte, allo studio delle possibili forme organizzative che si possono assumere per rafforzare la rappresentanza integrata dei tre scali, a come integrare servizi feeder e di logistica, all'adozione di programmi per la formazione del personale. Ma i presidenti delle tre Autorità portuali sono andati oltre. Infatti, hanno sottolineato in una nota congiunta che Imeta avrà tra i principali interlocutori anche il governo, in primo luogo per ottenere la rimozione di tutti quei vincoli normativi e delle carenze infrastrutturali che condizionano pesantemente lo sviluppo dei porti e in particolare di quelli di

transhipment che si devono misurare con gli scali africani dove vigono regolamenti procedurali molto più semplici.

Le due notizie hanno messo in fibrillazione il mondo portuale italiano e, in primo luogo, l'Assoporti, l'Associazione che rappresenta a livello nazionale le Autorità portuali. Il presidente, Francesco Nerli, non ha fatto attendere un suo commento dal tono, diciamo, "preoccupato": "Lo statuto di Imeta non è stato ancora redatto. Quindi, occorre attendere. Credo che l'associazione non si ponga l'obiettivo di essere un interlocutore del governo. Se così non fosse, si porrebbe un problema di rappresentanza. Sarebbe però più importante che s'impegnasse per formare un fronte comune nei confronti di terminalisti e compagnie armatoriali che hanno interessi sia in Italia sia in nord Africa". Luigi Merlo, presidente dell'Autorità portuale di Genova, ha posto il problema in tutta la sua chiarezza: "Se l'associazione tra i tre porti meridionali si rivolgesse direttamente al governo, sarebbe necessario rimettere in discussione la struttura dell'Assoporti". Sarà anche vero che ancora non c'è lo statuto di Imeta, ma le dichiarazioni dei tre presidenti non lasciano molto dubbi sulla loro intenzione di rivolgersi direttamente alle istituzioni. Anche il drastico taglio, o meglio il quasi azzeramento, delle tasse di ancoraggio nello scalo cagliaritano desta preoccupazioni. Nerli aveva già in precedenza commentato negativamente la decisione del governo di rendere possibile una simile eventualità, sostenendo che poteva rappresentare un incentivo a scatenare "una guerra tra poveri". Sotto c'è anche il timore che si giunga alla creazione di un cartello tariffario.

Tutte queste problematiche potrebbero essere risolte se finalmente, dopo anni di dibattiti secondo l'immutabile tradizione italiana, venisse approvata la riforma della legge 84/94 che dovrebbe disciplinare tutti questi aspetti, dalla rappresentanza dei porti a livello nazionale alle tasse di ancoraggio. Quanto bisognerà ancora attendere?

Lo shipping mondiale da i numeri della crisi

DANIELE CAPORALE
ROMA

Ancora dati negativi. La conferma numerica che il 2009, probabilmente, verrà ricordato come l'anno della crisi. Non è più una sorpresa vedere i nomi di grandi aziende inesorabilmente accompagnati da fatturati dal segno meno. Nel mondo dello shipping, che negli ultimi tempi sembra in

ripresa, uno dei più grandi armatori mondiali come Yang Ming ha dichiarato un calo nei ricavi del 36,4% passando dai 117 miliardi di dollari di Taiwan del 2008 ai 74,5 del 2009. La compagnia ha registrato un passivo operativo di 17,4 miliardi di dollari di Taiwan contro i 938,4 milioni di dollari di Taiwan del 2008. Accentuata la perdita netta che nel 2009 è stata di circa 498 milioni di dollari USA

rispetto ai 17 milioni di dollari USA registrati nel 2008. Il gruppo Cosco Pacific ha visto un calo dei traffici all'interno dei suoi terminal del 5,1% e ha aumentato del 3,4% i ricavi attestatisi a 349,4 milioni di dollari rispetto ai 338 del 2008.

I costi operativi sono però aumentati del 21% arrivando a superare, seppur di poco, i 200 milioni di dollari. Il risultato operativo è stato di 99,9 milioni di

dollari (-39,8%) l'utile netto di 176 milioni di dollari (-37,1%).

La compagnia armatoriale China Shipping Development Co., del gruppo China Shipping e specializzata nel trasporto di rinfuse, ha visto pressoché dimezzarsi i suoi ricavi con una caduta da 17,21 miliardi di yuan (2008) a 8,73 miliardi di yuan (1,28 miliardi di dollari USA) in soli 12 mesi. In questo caso i costi ope-

rativi sono calati, del 34,6% a 7,26 miliardi di yuan, ma questo non è bastato ad attutire un colpo che ha visto crollare l'utile netto dell'80,2% a 1,06 miliardi di yuan. Nel 2009 la flotta di China Shipping Development Co. ha totalizzato volumi trasportati pari a 221,7 miliardi di tonnellate-miglia nautiche, con un calo del 3,3% rispetto all'anno precedente. La compagnia armatoriale israeliana Zim ha

chiuso l'esercizio finanziario 2009 con una perdita di 432 milioni di dollari rispetto ai 332 milioni in passivo dell'esercizio precedente. Tale perdita è dovuta principalmente alla riduzione dei noli e dei volumi trasportati (1,80 milioni di teu rispetto ai 2,52 milioni del 2008). La compagnia ha totalizzato un passivo operativo di 675 milioni di dollari, quasi tre volte tanto quello del 2008 (250 milioni di dollari). Una



Maesk fa rotta verso il Marocco

ANDREA DRUDI
VENEZIA

La concorrenza dei porti nordafricani nei confronti di quelli europei inizia a farsi sentire, lo scalo marocchino di Tanger Med, che pur operando parzialmente rispetto alle sue potenzialità visto che la fase di ampliamento non è ancora completata, sta già attirando diversi traffici dal Mediterraneo occidentale. Infatti la Maersk Line ha di recente deciso di trasferire 500mila teu l'anno dal terminal APM di Algeciras, sempre di appartenenza al gruppo danese, a quello di Tanger Med. Le ragioni del trasferimento sono puramente economiche: in Marocco, Maersk riesce a risparmiare circa un quinto dei costi di movimentazione. Questa decisione riduce di un sesto la movimentazione annuale dello scalo di Algeciras, in termini economici si parla di una perdita di circa 35 milioni di euro all'anno.

Ma lo scalo spagnolo ha già messo in campo una strategia per contrastare la riduzione dei traffici, infatti ha avviato il nuovo terminal container di Isla Verde Exterior, che ha già raccolto l'attenzione dei cinesi di Cosco. Proprio in questi giorni, i rappresentanti della compagnia cinese si sono riuniti con l'Autorità Portuale di Algeciras per confermare l'attracco della Hanjin Casablanca il 27 aprile, la prima portacontainer che toccherà le nuove banchine spagnole. Il direttore commerciale dell'Autorità portuale, Gerardo Landaluce, si è messo al lavoro dunque per trovare soluzioni in grado di "ottimizzare i costi e ridurre le spese" in modo che lo scalo di Apm Algeciras diventi più competitivo.

Controlli radiometrici giro di vite della normativa

Preoccupati gli spedizionieri. Lazzeri: "Penalizzati i porti italiani"

ALESSANDRO QUAMI
ROMA

Norme stringenti per gli spedizionieri. Che sono in allarme. Infatti, Fedespedi è preoccupata per l'entrata in vigore (il 7 aprile 2010) del decreto legislativo 23/2009 che introduce l'obbligo di controlli per rilevare la presenza di livelli anomali di radioattività o di eventuali sorgenti dismesse su tutti i prodotti semilavorati metallici importati dai Paesi extra Ue. Fino a pochi giorni fa l'obbligo della sorveglianza radiometrica era previsto solo per i rottami ferrosi e non ferrosi, come disposto dal decreto legislativo 230/1995.

Secondo la Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali, infatti, l'applicazione di

tale norma potrebbe comportare un aumento della quantità di merci da controllare superiore al 900%, portando a 30 milioni di tonnellate la quantità di materiale sottoposto a controlli radiometrici contro le circa tre milioni di tonnellate di rottame ferroso e non ferroso che, annualmente, raggiungono oggi i nostri porti.

Una mole di lavoro enorme. Associandosi all'analogo allarme lanciato da Assofermet (l'Associazione nazionale dei commercianti in ferro e acciai, metalli non ferrosi, rottami ferrosi, ferramenta e affini), Fedespedi ha evidenziato che tale significativo aumento del numero dei controlli radiometrici "potrebbe compromettere l'operatività dei nostri

Il presidente di Fedespedi alza la voce "Così non va"

L'allarme lanciato per prima da Assofermet

porti riducendone la competitività a vantaggio degli scali marittimi europei concorrenti".

Ha commentato il presidente di Fedespedi Piero Lazzeri: "In rappresentanza delle case di spedizioni internazionali, riteniamo

indispensabile da parte delle autorità preposte procedere a individuare i prodotti effettivamente interessati da tale norma per non compromettere ulteriormente la funzionalità dei nostri terminal".

Ko l'operatività degli scali. Gli spedizionieri hanno sottolineato come l'applicazione estensiva del nuovo provvedimento legislativo "porterebbe di fatto a pesanti ripercussioni sull'operatività degli scali marittimi interessati, provocando una forte congestione di materiale nei terminal e, conseguentemente, un allungamento dei tempi di attesa per lo sdoganamento delle merci e un significativo aggravio dei costi per l'importatore".

E infine: "Nei nostri

scali portuali - ha osservato Lazzeri - la media delle verifiche doganali effettuate sulle merci (import-export) è oggi già dodici volte superiore rispetto a realtà come Amburgo e Rotterdam, rendendo il costo di sdoganamento delle merci in Italia notevolmente superiore rispetto a tali porti. L'entrata in vigore di questa nuova norma rischia pertanto di accentuare il fenomeno di distorsione dei traffici verso altri scali e altre strutture preposte alle operazioni doganali a discapito della competitività del nostro Paese". Pertanto, Fedespedi ha chiesto "una maggiore definizione del campo di applicazione della norma per non penalizzare ulteriormente la competitività degli scali portuali nazionali".

nota positiva è stata registrata nel quarto trimestre del 2009, chiuso con un attivo netto di 81 milioni di dollari rispetto a un passivo di 199 milioni di dollari nello stesso periodo del 2008. Chiude in negativo anche il gruppo terminalista PSA International di Singapore. Il port operator asiatico nel 2009 ha totalizzato un utile di 976 milioni di dollari di Singapore (697 milioni di dollari USA) che ha visto diminuire i suoi introiti del 6,1% con ricavi per 3.835 milioni di dollari di Singapore (-12,7% rispetto al 2008).



Cantieri Coreani, boom di ordini

A.G.
ROMA

Boom di ordini per i cantieri coreani. I costruttori asiatici vedono infatti impennarsi le richieste che arrivano a un valore di 5,5 miliardi di dollari. Solo un anno fa (anche se bisogna tenere conto del fatto che era il periodo più buio della crisi) gli ordini arrivavano a 962 milioni di dollari,

nessuno 1/5 rispetto ai regimi di lavoro attuali.

Al momento i coreani hanno chiuso più della metà dei contratti stipulati finora. Nel solo primo trimestre gli ordini globali sono stati 164, ciò significa che il mercato è in fermento. Di questi, circa un centinaio, saranno bulk carrier e 25 in particolare saranno bulk-ore carrier, colossi da circa 180 mila tonnellate di portata lorda. Quello del

le capesize è un settore in forte ascesa tenendo conto dei 775 esemplari in ordine e delle 300 in consegna nel solo 2010.

Il guaio a cui si rischia di andare incontro è quello di un ennesimo sbilanciamento tra la domanda e l'offerta, con nuove tendenze al ribasso per i prezzi dei noli. Non solo capesize presenti negli ordini. In buona ripresa gli ordini di petroliere suezmax e di

oil-chemical tankers. Nel trimestre sono inoltre stati firmati 18 contratti per rinfusiere kamsarmax, 18 supramax e 27 handysize. Oltre allo strapotere coreano si sono messe in evidenza altre nazioni sempre asiatiche. La Cina ha chiuso 40 contratti nel solo primo trimestre di quest'anno, il Giappone si è invece dovuto accontentare di sette contratti bulk carrier.