

PAOLO UGGÈ

Con questa trattativa non si arriva a nulla. Sbagliato il metodo

segue a pagina 6



LUIGI MERLO

Progetti portuali a Genova? Una vera e propria "Fantasilandia"

segue a pagina 3

ANDREA ANNUNZIATA

La Med Port Community spinge per l'Ecobonus e lo short sea shipping

segue a pagina 3



Corriere dei TRASPORTI

Prezzo

Euro 3,00



Anno LIII

19 Aprile 2010

Numero 16

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

Rotterdam in grande spolvero Genova flirta con TangerMed

Il transhipment italiano non convince il presidente Luigi Merlo. Il 22 aprile il porto marocchino si presenta a Milano

VALERIO DI VELO
ROMA

Un positivo, significativo indicatore sull'evolversi della crisi economica in Europa viene dal porto di Rotterdam che ha registrato nel primo trimestre dell'anno un importante aumento dei traffici non solo rispetto al medesimo periodo dell'anno scorso, ma anche in confronto ai primi tre mesi del 2008, l'anno record per il porto olandese. Infatti, sono stati movimentati quest'anno, in totale, 107 milioni di tonnellate di merci, contro i 93,9 milioni del 2009 (con un incremento del 14%) e i 105,4 milioni del 2008 (con un incremento dell'1,6%). In particolare, sempre nei primi tre...

SEGUERE A PAGINA 2



Editoriale

La portualità italiana si prepara al gioco dell'oca?

di **F. PAOLO LI DONNI**

La portualità italiana pare in preda a un certo "nervosismo". Nascono nuove associazioni tra porti, gli scali del transhipment nazionale chiedono interventi per difendersi dalla difficile situazione che stanno vivendo, il presidente dell'Autorità portuale di Genova afferma che tali interventi sono inutili perché i nostri porti del sud "non hanno futuro" e saranno cannibalizzati senza speranza da quelli del nord Africa e, quindi, punta a un'alleanza con TangerMed, si progettano nuove

segue a pag. 7

SAILING LIST

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



Lo Speaker Corner

Debutta con questo numero una nuova rubrica, "l'angolo degli oratori", che nella migliore tradizione anglosassone, vuole dare maggiore spazio ad analisi ed opinioni.

Export italiano in aumento

ALESSANDRO QUAMI
ROMA

Export in aumento. Lo scorso febbraio le esportazioni dall'Italia sono aumentate del 7,3 per cento rispetto allo stesso mese del 2009. Lo ha reso noto l'Istat (l'Istituto nazionale di statistica) rilevando

come il dato percentuale presenti andamenti diversi per area di destinazione delle merci: +11 per cento per i Paesi dell'Unione europea e +2,3 per cento per quelli extraeuropei.

Le importazioni. Le importazioni hanno registrato un incremento del

12,9 per cento derivante da una crescita del 14,9 per cento dei flussi dai Paesi dell'Unione e da un aumento del 10,4 per cento di quelli provenienti dai Paesi non comunitari.

Complessivamente, a febbraio 2010 il saldo commerciale...

segue a pagina 4



Navigator m'è dolce in questo mare...

PORTONUOVO.IT



Rotterdam risultati record Genova guarda a TangerMed

Il transhipment italiano non convince Merlo che punta al Marocco

VALERIO DI VELO
ROMA

Un positivo, significativo indicatore sull'evoluzione della crisi economica in Europa viene dal porto di Rotterdam che ha registrato nel primo trimestre dell'anno un importante aumento dei traffici non solo rispetto al medesimo periodo dell'anno scorso, ma anche in confronto ai primi tre mesi del 2008, l'anno record per il porto olandese. Infatti, sono stati movimentati quest'anno, in totale, 107 milioni di tonnellate di merci, contro i 93,9 milioni del 2009 (con un incremento del 14%) e i 105,4 milioni del 2008 (con un incremento dell'1,6%). In particolare, sempre nei primi tre mesi di quest'anno, la movimentazione di container

ha raggiunto i 2,6 milioni di teu, con una crescita del 16% rispetto al 2009. Le esportazioni transitate per Rotterdam hanno toccato i 74,9 milioni di tonnellate (più 9,9%) e le importazioni si sono attestate a 32,1 milioni di tonnellate (24,9%). Rilevante è stato l'aumento delle merci varie con un più 18,3% sul 2009 e con un risultato che si è stabilizzato sui 32,1 milioni di tonnellate.

Commentando questi dati, Hans Smits, amministratore dell'Autorità portuale, non si è voluto sbilanciare: "Non credo si possano tirare conclusioni affrettate dall'andamento dei nostri traffici dei primi tre mesi dell'anno facendo ottimistiche previsioni su come andrà l'intero anno. Oltretutto, per quanto riguarda la crisi economi-

ca, ci sono ancora troppe incognite. Comunque il risultato raggiunto nel primo trimestre è molto confortante specialmente se paragonato al 2008. La nostra speranza resta quella di riuscire a colmare la flessione dell'8% che abbiamo avuto nel 2009".

Anche il porto di Genova sta dando segni di ripresa: in gennaio e in febbraio ha segnato aumenti superiori al 12% rispetto all'anno scorso nel traffico container. In Italia, però, insieme alla ripresa dei traffici c'è anche un continuo rinfocolare delle polemiche, in buona parte favorito dalla mancanza da parte del governo di direttive precise, di un quadro strategico messo a punto per la portualità nazionale.

Avevamo riportato sul Corriere dei Trasporti la

preoccupazione espressa dal presidente di Assoport, Francesco Nerli, per la decisione dei tre porti di transhipment del sud Italia, Cagliari, Gioia Tauro e Taranto, di riunirsi in un'associazione, chiamata Imeta, con l'intento, tra l'altro, di rivolgersi direttamente al governo per chiedere un sostegno alla odierna difficile situazione dei tre scali. Una simile evenienza avrebbe scavalcato l'Assoport che ha il compito istituzionale di rappresentare le istanze delle Autorità portuali verso le istituzioni. Questa "divergenza" pare rientrata almeno formalmente, dato che i tre presidenti hanno dichiarato di riconoscersi nell'Assoport, ma anche senza smentire ufficialmente la loro volontà di trattare direttamente con il

governo. La situazione sta diventando più tesa a causa delle dichiarazioni del presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, riguardo la situazione del transhipment nel Mediterraneo. L'analisi di Merlo è che per i tre porti italiani del settore non ci sono molte speranze di sviluppo perché sono destinati a soccombere nella sempre più serrata competizione che si sta scatenando nelle acque del Mare Nostrum. Quindi, il governo deve fare molta attenzione a non investire risorse in situazioni che non presentano possibilità di crescita, penalizzando in tal modo tutta la portualità italiana. Per Merlo, nel Mediterraneo, riguardo al transhipment, gli importanti investimenti fatti nei porti nordafricani, da Por-

to Said e Damietta in Egitto a Enfidha in Tunisia (che lavora per essere in grado in futuro di trattare 5 milioni di teu) e in Spagna (in particolare Algeciras, che sta allestendo un nuovo terminal container, Isla Verde Excelsior), che ne accresceranno di molto la capacità, e i bassi costi della manodopera le prospettive di crescita per gli scali italiani si riducono al lumicino. Da qui, l'intenzione di Genova di stringere un'intesa con il porto TangerMed, anch'esso vicino al traguardo dei 5 milioni di teu. Probabilmente sarà una coincidenza, ma il 22 aprile lo scalo marocchino sarà presentato a Milano dalla Camera di commercio di Casablanca. Appare evidente che Imeta scenderà sul piede di guerra.

Traffici Asia-Europa, una rotta in ripresa

V. D. V.
ROMA

La Ooel, dodicesima compagnia per capacità di trasporto marittimo di container nel ranking mondiale, ha registrato nel primo trimestre dell'anno un incremento di traffico del 7,2% rispetto allo stesso periodo del 2009. In buona parte, tale incremento si è avuto sulla rotta Asia-Europa, che è

cresciuta del 10,3%. Particolarmente importante su questa stessa rotta è stato l'aumento dei ricavi, cresciuti sul 2009 dell'85,2% (da 149.819 a 277.402 mila dollari). La compagnia ha appena varato nel cantiere sudcoreano Geojje Shipyard la portacontainer Ooel London dalla capacità di 8.063 teu che sarà destinata proprio sulle rotte verso l'Europa, con scali a Rotterdam e Amburgo.

La compagnia quindi crede nella ripresa delle economie europee. E' questo è un segnale certamente positivo. Così come lo sono i dati che giungono da vari porti del Mediterraneo, tutti con traffici positivi nei primi tre mesi di quest'anno, seppure a diversi livelli. Ad esempio, Marsiglia ha raggiunto nel trimestre i 21,5 milioni di tonnellate, con un aumento sullo stesso periodo del 2009 del 3%. La crescita

è stata rallentata da un modesto risultato registrato in marzo, pressoché uguale a quello dello scorso anno (7,9 milioni di tonnellate), ma con un importante picco raggiunto nel settore dei container che è aumentato del 15% e delle rinfuse secche con un aumento del 141% (crescite che hanno compensato una flessione dei traffici delle rinfuse liquide). Anche Algeciras sta migliorando sensibilmente

i suoi traffici, in primo luogo nel settore dei container, specializzazione dello scalo iberico, che hanno visto un incremento del 6,9% sul 2009, passando da 691 mila teu a 739 mila e recuperando più della metà della flessione che si era avuta nel risultato dell'anno scorso sul 2008. In totale il porto spagnolo ha movimentato circa 17 milioni di tonnellate, con una crescita del 5,5%. Anche il porto adriatico di

Capodistria ha dato segni di miglioramento, anche se modesti: il traffico globale è aumentato del 2%, attestandosi a 3.789.792 tonnellate, con un incremento di circa 80 mila tonnellate sul 2008. Il porto ha confermato la sua "vocazione" al trasporto delle auto che è cresciuto del 22%, grazie al trasporto di 75.800 vetture. Sono cresciuti anche i container (più 30%, con la movimentazione di 112 mila teu), che comunque non rappresentano un settore di grande interesse per Luka Koper.

Med Port Community: strategico l'Ecobonus

L'associazione parteciperà a tre "Call for proposal"

D. O.
BARI

La scorsa settimana a Bari, nella sede dell'Autorità Portuale del Levante, si è svolta l'assemblea generale annuale di Med Ports Community, l'associazione costituita dai sette porti mediterranei di Bari (con Barletta e Monopoli), Cartagena, Livorno, Salerno, Sète, Tarragona e Tolone. L'associazione ha l'obiettivo di promuovere l'utilizzo dello short sea shipping come modalità di trasporto più efficiente, economica e meno inquinante. Andrea Annunziata (nella foto) presidente dell'associazione oltre che dell'Autorità Portuale di Salerno, nel rilanciare il tema fondamentale dell'Ecobonus quale politica strategica di

incentivazione al trasporto via mare attraverso lo stanziamento di fondi per l'erogazione di contributi agli autotrasportatori, ha proposto iniziative di sensibilizzazione a livello europeo affinché tale politica d'incentivazione possa espandersi, anche nelle aree interessate dai corridoi di trasporto trans-europei lungo la direttrice ovest-est (corridoio 5 e 8). Molti i temi discussi, dall'assemblea tra i quali quello dei progetti europei, con la decisione di Med Ports Community di partecipare a tre "call for proposal" relative ai progetti "X-Posse: Cross-Training of Port Officers in Sea-Rail and Sea-River operations in Europe", che ha l'obiettivo di promuovere l'efficienza dei



porti come nodi strategici della catena intermodale, "Marco Polo II (Common Learning Action "DRE-AMS")", che è incentrata sulla modernizzazione delle procedure dei sistemi di trasporto, anche marittimo, e "Green Ports", per promuovere la sostenibilità ambientale e nuove soluzioni energetiche.

Med Ports Community ha ribadito come punto fermo l'apertura del consorzio all'ingresso di altri porti appartenenti sia all'area nordafricana che all'area orientale del Mediterraneo con il conseguente ampliamento della compagine e delle strategie di sviluppo del trasporto marittimo e intermodale.

Med Ports Community si riunirà nuovamente a Bari il 26 e 27 aprile prossimi per un workshop a sostegno del trasporto non accompagnato, delle linee marittime Italia-Albania e per un tavolo tecnico per la definizione del progetto Marco Polo II 2010, entrambi promossi dall'Autorità Portuale del Levante.



-Lo Speaker
Corner

La situazione non è grave, è drammatica

di MAURIZIO BUSSOLO

L'andamento dei traffici del porto di Genova nel 2009 ha registrato un -13% per i container e un -12,4% sul totale. E' stato spiegato che è andata male, ma la colpa è della crisi internazionale e di quelli che non hanno fatto tutto il dovuto quando le cose andavano meglio, comunque siamo andati meno peggio di altri porti. Queste sono pietose bugie per non guardare una realtà impressionante e così facendo si commettono due errori gravi. Il primo è metodologico e strategico, infatti non si può misurare la performance di un porto comparandola con quella di altri porti, se insistono su bacini di traffico diversi. Ad esempio, Genova e Barcellona servono due regioni diverse, la Lombardia e la Catalogna, e non hanno possibilità di farsi concorrenza: mai un container per Milano sarà sbarcato a Barcellona. L'andamento dei traffici nei due porti è determinato dall'andamento dell'economia delle regioni di riferimento e la performance del porto sarà buona o cattiva quando è migliore o peggiore di quella dell'economia del suo bacino di traffico. Se andiamo a vedere com'è andato il Pil della Lombardia nel 2009, scopriamo che la caduta è stata del 4,6%, circa tre volte meno di quella del porto di Genova che lavora dall'80 al 90% per questa regione. Forse c'è qualche specificità nostrana, e non da poco, che si è aggiunta alla crisi internazionale.

Il secondo errore è insito nel dire che quando l'economia tirava qualcuno ha "dormito" e si sono perse occasioni importanti, perché non è vero, infatti nel 2007 il Pil lombardo è cresciuto dell'1,6%, mentre il traffico totale del nostro porto è cresciuto del 4% e i container dell'11,9%.

Il non guardare i numeri giusti, e farsi un comodo film giustificazionista, porta ad un terzo grave errore: non vedere la dimensione drammatica, da allarme rosso, di quanto è accaduto l'anno scorso, e non cogliere le cause di questa debacle.

Dobbiamo certamente riflettere sui limiti strutturali del nostro sistema e sulle carenze delle infrastrutture logistiche, ma queste da sole non possono spiegare l'improvviso piegare le ginocchia sotto i colpi della crisi. Dobbiamo invece guardare alle debolezze dei nostri operatori che nel pieno della crisi internazionale hanno subito gli effetti che tutte le imprese marginali registrano e che possono portare nel futuro ad una espulsione dal mercato.

Il presidente dell'Autorità portuale ha puntato invece il dito accusatore sull'"inutile impegno" del governo per Gioia Tauro. Ma se a Genova c'è una debolezza imprenditoriale, l'atteggiamento verso un porto di transhipment come Gioia Tauro dovrebbe essere di rigoroso rispetto. Pensate, se lo scenario delineato da Merlo di un'arena competitiva basata solo sul basso costo della manodopera portuale (ipotesi difficilmente comprensibile tenuto conto della sua incidenza sul totale dei costi dell'armatore) favorisse la fascia sud delle coste del Mediterraneo, a quali sarebbero le possibilità dei nostri operatori di convincere le grandi compagnie mondiali a trasformare Genova, al posto di Gioia Tauro, nell'hub per i feeder diretti negli altri paesi del Mediterraneo e nel porto terminale per il centro Europa? Già una volta l'allora ministro Burlando aveva dovuto spiegare che da Gioia Tauro sarebbero venuti vantaggi per Genova, e così è stato. Forse deve ripetere la lezione al presidente Merlo per togliere il comodo equivoco del "nemico terzo".

Le gare per le nuove concessioni sarebbero potute essere uno strumento decisivo per un rinnovo o quanto meno per un upgrading del "parco imprenditoriale", ma così non è stato perché i bandi sono stati tecnicamente orientati a lasciare le cose come stanno, quieti non movere, e di conseguenza il nostro porto sarà ridotto alle dimensioni marginali dei nostri operatori.

Non è un caso che uno degli imprenditori che partecipa alla gara per il Multipurpose ci abbia spiegato che gli investimenti per fare i "bombamenti" sono inutili, anzi dannosi, perché i novecenteschi moli a "pettine" sono particolarmente congeniali ai traffici di medio e corto raggio (i suoi). E' difficile capire perché un grande terminal, al quale potrebbero accostare le più grandi navi portacontainer delle primarie compagnie mondiali, sia "nocivo" per i traffici dei traghetti o delle piccole navi per contenitori, a meno che non si pensi alle necessità di investimento, in gru e altre sovrastrutture, che un grande terminal comporta a chi dovesse ottenere la concessione, mentre per lasciare le cose come stanno non si spende niente.

Siamo alla logica del "vorrei ma non posso", e, come ha dimostrato il 2009, con questa logica la strada che percorreremo è chiara e inevitabile.

Progetti portuali a Genova, una "Fantasilandia"

Lo sfogo di Merlo all'ennesimo convegno sul Bruco

DANIELE CAPORALE
GENOVA

Una "fantasilandia portuale". Così Luigi Merlo sulle troppe parole che puntualmente si spendono nei confronti dei progetti portuali a Genova. "E' giusto che avvenga una collaborazione interattiva tra porto e amministrazione, ma è ormai troppo il tempo passato a parlare, è giunto il momento dei fatti". Il presidente dell'Autorità Portuale genovese non bada certo alla forma: "Questo, per quanto mi riguarda, è l'ultimo convegno sul Bruco a cui parteciperò, d'ora in avanti mi interesserò solo

a progetti concreti". Il progetto voluto dall'armatore-terminalista Bruno Musso, finanziato dal gruppo San Paolo e progettato dal politecnico di Torino è frutto di discussione da anni e Merlo sembra non sopportare più questa inclinazione delle autorità liguri. Si dice attento a ogni metodo di crescita, ma esige anche un termine per capire se davvero il progetto di trasportare i container oltre Appennino potrà essere realizzato, perché ci sono molti interrogativi ai quali non è ancora stata data risposta. Uno su tutti è l'ubicazione dell'interporto piemontese. Tra due mesi il presidente dell'Authority

e la sindaco Marta Vincenzi si recheranno a Rotterdam per fare il punto sui progetti riguardanti il corridoio 24 e sarebbe umiliante arrivare a mani vuote per l'ennesima volta, dato che anche il progetto per il terzo valico sembra procedere a rilento. Il nuovo terminal di Voltri avrebbe un costo totale di 3671 milioni di euro. Il progetto del politecnico di Torino mostra la funzionalità delle due banchine, una a mare (costruita sulle basi dell'attuale diga) e una a secco, collegate da tunnel sotterranei, all'interno dei quali (su appositi binari) si muoveranno le navette trasportatrici. Il progetto pre-

vede una movimentazione da 10 milioni di teu l'anno con un corrispondente spostamento di circa 1000 treni al giorno, 70 ogni ora. Questi dati hanno sollevato un altro interrogativo: una mole di lavoro del genere andrebbe ad influire pesantemente sui traffici a Nord del Tirreno. Esistono studi di settore tesi a mantenere competitivi anche gli altri porti di questa fascia marittima? Forse, prima di rischiare di intasare il basso Piemonte, non sarebbe bene organizzare una rete di traffici che rendano lo scalo ligure funzionale ad un progetto logistico nazionale?

Assiteca acquisisce Taverna

D. C.
GENOVA

Assiteca s.p.a., tra i primi gruppi di brokeraggio in Italia, accresce ancora il suo posizionamento attraverso Taverna s.r.l., neonata società che, sotto il controllo di Assiteca s.p.a., vedrà confluire nel Gruppo Assiteca i rami d'azienda del brokeraggio assicurativo del Gruppo

taverna. "Al momento non si tratta di una vera e propria acquisizione, non vi è stato il tempo effettivo per trattare con la famiglia Taverna a causa di un attacco sul mercato da parte dei diretti concorrenti che ci ha costretti a correre ai ripari, specialmente in tutela dei nostri clienti. A quel punto non c'era più tempo da perdere e siamo arrivati a questo accordo che di-

venterà definitivo, quasi sicuramente, nelle prime settimane del 2011". A parlare è Piero Avanzino, nuovo Amministratore Delegato di Taverna s.r.l., che, dopo le sue esperienze alla guida di Assiteca S.A. (società nata dopo l'acquisizione da parte di Assiteca di S.A. Insurance Brokers) e altre società del Gruppo, si dice entusiasta ed orgoglioso di essere alla guida di un

nome storico nel panorama genovese e nazionale, ma non è tutto: "Con un biglietto da visita come il nome Taverna, vogliamo esportare la serietà del brokeraggio italiano anche all'estero, lanciandoci nel mercato mondiale". Obiettivo sul quale Assiteca sta già lavorando collaborando dal 2001 con EOS RISQ e con progetti che li vedranno protagonisti in Cina e Brasile.