

RASSEGNA STAMPA DEL

18 Aprile 2019



Genova, via libera al bando Hennebique

Il piano dell'Authority per le crociere di lusso

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

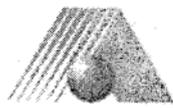
Oggi partirà l'operazione rilancio di quella parte di scalo che Genova vuole dedicare ai passeggeri. Il comitato di gestione dell'Authority dovrebbe dare il via libera al bando che apre le porte ai progetti per la riqualificazione dell'ex silos del grano del porto. L'interesse di Msc rimane una delle opzioni più concrete in campo, già discussa anche negli incontri a Ginevra tra il governatore Toti, il presidente Signorini e i vertici del colosso dello shipping. L'ipotesi prevede la creazione di un hub per le crociere di lusso, settore in cui il gruppo guidato da Gianluigi Aponte sta per entrare con quattro nuove navi ordinate a Fincantieri. Il partner per affrontare l'operazione potrebbe essere Altarea, il gruppo francese che ha un contenzioso da 17 milioni di euro con l'Autorità portuale e che era stato coinvolto nella riqualificazione di Ponte Parodi, il molo vicino all'Hennebique che ora potrebbe essere trasformato nel secondo terminal crociere, dopo la Stazione Ma-

rittima. Oggi però sul tavolo non ci saranno solo i progetti per il porto passeggeri. Dovrebbero essere concessi anche diversi via libera sul fronte delle concessioni per alcuni operatori dei moli di Sampierdarena. Intanto Spinelli ieri ha annunciato di aver toccato il record a marzo con 91 navi ormeggiate in un mese e quasi 58 mila teu, tra container e rotabili. «Abbiamo segnato un incremento del 14% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso e un aumento del 16,8% rispetto a febbraio» ha spiegato il gruppo in una nota. Lo scorso mese quindi il trend negativo almeno in un terminal genovese, è stato interrotto, dopo i dati non esaltanti per il porto di Genova dei primi due mesi. —

NEL 2019 PIL A +0,5%

Germania, dimezzate le stime

Il motore d'Europa rallenta. La Germania continua a ridimensionare le stime di crescita per il 2019 e questa volta le dimezza, dall'1% allo 0,5% stando alle previsioni del governo confermate ieri dal ministro tedesco delle finanze Peter Altmaier. È il rallentamento più significativo registrato in sei anni per il Paese, e il dato non può che allarmare l'Europa, proprio mentre la Cina segna una tendenza opposta, registrando nel primo trimestre del 2019 un rialzo del Pil pari al 6,4% insieme con segnali positivi in più settori.



Spinelli: "Sessant'anni in porto muovo 2 milioni di container Carige? Riuscirà a rilanciarsi e il mio Genoa è stato al top"

MASSIMO MINELLA

I suoi primi sessant'anni di lavoro passano come tanti altri, al lavoro. Aldo Spinelli ha appena raggiunto un traguardo importante, ma non ha alcuna intenzione di fermarsi. «Sono fatto così, mi diverto fin dalla prima mattina, quando sono già al terminal» racconta mentre non smette di osservare le operazioni di scarico dei container. Oggi guida uno dei principali gruppi italiani attivi nella logistica. Dai camion, da cui tutto è iniziato, ha ampliato il business ai treni, poi ha cominciato a investire nelle aree retroportuali, senza smettere di coltivare la sua grande passione, il calcio. Dodici anni al Genoa, venti quest'anno al Livorno. Nel 2018 il gruppo, che la sua famiglia (con lui la moglie Leila e il figlio Roberto) controlla al 55% mentre il rimanente 45 è nelle mani del fondo Icon, si avvicinerà ai 160 milioni di euro di fatturato. Ma non è la somma degli affari conclusi la sua prima preoccupazione, quanto la sfida più difficile da combattere, quella con la burocrazia.

Spinelli, da dove cominciamo?

«Dal 1959. Scendo da una nave e inizio la mia attività con due trattori e due dipendenti. Da allora non mi sono più fermato e oggi, con un po' di soddisfazione, guardo ai numeri del mio gruppo. Abbiamo appena esaminato i conti».

E che cosa c'è dentro?

«Il dato che più mi colpisce, in tutta sincerità, ancor più del fatturato che supera i 160 milioni di euro, è quello della movimentazione dei teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi n.d.r.)».

Di che cifra stiamo parlando?

«Se consideriamo i teu pieni e vuoti, nel 2018 sfioriamo i due milioni. Ai 700mila del porto di Genova dobbiamo aggiungere i 434mila di Erzelli, i 264mila del Vtr di Pra', poi quelli del porto di Livorno, 179mila, della Spezia, 131mila, di Milano, 140mila, di Dinazzano, 19mila, e di Vignole Borbera, 16mila. Se li sommiamo arriviamo a un 1,889milioni. Sono numeri importanti a cui corrisponde una forza lavoro analoga».

I suoi interessi in Italia, nella

portualità e nella logistica, si sono poi allargati allo sport e alla finanza. Dal punto di vista dell'occupazione a fine 2018 quanti erano i dipendenti?

«Dobbiamo distinguere fra diretti e indiretti. Come gruppo gli occupati sono 674. Poi ci sono i 95 della Saimare, i 30 del distripark di Voltri. E poi c'è il calcio che oggi è il Livorno. Ma noi diamo tutti i giorni lavoro anche alla Compagnia Unica nel porto di Genova e alle cooperative, in tutt'Italia. Complessivamente, il totale è di 1.800 unità».

Ha parlato del Livorno. Dopo averlo portato in A è poi sceso in C. Ora è in B, ma non se la sta passando troppo bene e sta

lottando per salvarsi...

«Spero ci riuscirà, ma per me Livorno vuol dire vent'anni di calcio e mai un euro preso dalla società. Era lo stesso anche quando ero al Genoa. Mi sono sempre mosso con i miei mezzi e non mi sono mai fatto dare emolumenti. Solo passione, a volte sofferenza».

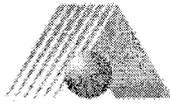
Anche con il Genoa ha sofferto...

«E come non avrei potuto? Ma è nel mio cuore e lo sarà per sempre. Ci ho lasciato dodici anni della mia vita e l'ho anche portato in alto, dove nessun altro ci è riuscito, la semifinale di Coppa Uefa (91-92 n.d.r.) il quarto posto in campionato (campionato 90-91

n.d.r.) che oggi varrebbe la Champions. Il calcio è passione e sofferenza, a Genova lo è ancora di più ed è dura, capisco benissimo i presidenti».

Se vogliamo stare sul tema delle sofferenze potremmo parlare di Carige. Lei è ancora uno dei principali azionisti. Pentito?

«Pentito no, anche se ci ho messo un sacco di soldi. Ho investito e sottoscritto gli aumenti di capitale. Ora osservo quello che sta accadendo, ma sono fiducioso, Carige riuscirà a superare questo momento e a rilanciarsi».



Lei è ormai uno dei pochissimi rappresentanti di quel capitalismo familiare che sta sparendo. Lo considera un fatto inevitabile?

«Dobbiamo tutti quanti fare i conti con la finanza. Anch'io ho il fondo Icon azionista al 45 per cento e nel Terminal Rinfuse ho la Msc al 45 per cento. Di per sé non è un fatto negativo avere soci disponibili a investire e a sostenerti. Ma sono i progetti a fare la differenza. Noi non ci fermiamo, continuiamo a crescere, pur in un contesto difficile, in un mondo fatto anche di diffidenza e di invidia».

Suo figlio la pensa come lei?

«Mio figlio Roberto ha studiato, si è laureato, a volte soffre quando vede l'impegno che ci mettiamo ogni giorno e tutti gli ostacoli che si pongono davanti a noi. Ma andiamo avanti».

Se si guarda indietro cosa vede?

«Uno che non si è mai fermato e ha messo in gioco tutto sé stesso. Il porto mi ha dato tanto anche a volte mi ha fatto arrabbiare».

Ma qual è il problema più grande con cui si deve confrontare?

«Non ho dubbi, la burocrazia. Ci troviamo a fare i conti ogni giorno con cento leggi diverse, con mille problemi burocratici. Ed è una cosa che vale per tutti. Anche gli enti pubblici sono vittime della burocrazia. Chieda al sindaco Bucci che è commissario per la ricostruzione del ponte. Chieda al presidente del porto Signorini. Quello della burocrazia è davvero l'ostacolo più grande. Peccato perché questo è un grande porto e potrebbe esserlo ancora di più».

DATA 18/4/2019 TESTATA INFORMARE

Portato a termine con successo l'aumento di capitale di d'Amico International Shipping

I proventi lordi derivanti dall'operazione corrispondono a circa 42,8 milioni di euro

La compagnia d'Amico International Shipping (DIS) ha reso noto che, in relazione alla propria offerta di un massimo di 587,3 milioni di nuove azioni in opzione riservata agli azionisti della società ma esercitabile anche dai titolari dei diritti di opzione che sono stati negoziati sul Mercato Telematico Azionario (MARE dell'[11 febbraio](#) 2019), ad oggi sono state sottoscritte 571,3 milioni di nuove azioni essendo stati complessivamente esercitati 628,4 milioni di diritti di opzione rappresentanti circa il 97,3% del totale dei diritti di opzione. La compagnia ha specificato che i proventi lordi derivanti dall'operazione corrispondono a circa 42,8 milioni di euro. Le azioni non sottoscritte durante l'offerta dei diritti saranno offerte dalla società in un collocamento istituzionale a partire da oggi e fino al prossimo 17 maggio.

«Vorremmo - ha commentato l'amministratore delegato di d'Amico International Shipping, Paolo d'Amico - ringraziare i nostri investitori per il loro costante sostegno. Siamo soddisfatti della forte partecipazione al nostro aumento di capitale, con oltre il 97% dei diritti di opzione sottoscritti. Siamo fiduciosi di essere finalmente vicini ad una forte ripresa del mercato, attribuibile anche all'aumento della domanda derivante da IMO 2020. Il capitale raccolto ci permetterà di rafforzare il nostro bilancio, consentendoci di beneficiare dell'atteso incremento dei noli. Dal 2020, i minori impegni per investimenti e rimborsi sui finanziamenti bancari, dovrebbe contribuire ad un ulteriore calo nel nostro indebitamento netto e ad una forte generazione di cassa per i nostri azionisti».

DATA 18/4/2019 TESTATA INFORMARE

Risultati trimestrali in crescita per Panalpina

Il primo trimestre del 2019 è stato archiviato con un utile netto di 19,2 milioni di franchi svizzeri (+15,8%)

Nei primi tre mesi di quest'anno il fatturato netto del gruppo logistico Panalpina è ammontato a 1,48 miliardi di franchi svizzeri (1,3 miliardi di euro), con un incremento del +5,0% sullo stesso periodo del 2018, di cui 757,2 milioni di franchi generati dalle spedizioni aeree movimentate dal gruppo (+0,9%), 580,9 milioni dalle spedizioni marittime (+8,6%) e 147,1 milioni dalle altre attività logistiche (+13,6%). L'utile operativo si è attestato a 28,1 milioni di franchi svizzeri (+14,9%), con un apporto di 24,8 milioni dalle spedizioni aeree (-7,5%), di 331 mila franchi dalle spedizioni marittime rispetto ad un apporto di segno negativo per -5,8 milioni nel primo trimestre dello scorso anno e di 2,9 milioni dalle altre attività logistiche (-14,2%). Panalpina ha archiviato il primo trimestre del 2019 con un utile netto di 19,2 milioni di franchi svizzeri (+15,8%).

Nei primi tre mesi di quest'anno i volumi complessivi di spedizioni aeree movimentati dal gruppo sono stati pari a 260 mila tonnellate di carichi (+8,1%) e i volumi di spedizioni marittime a 348 mila container teu (-3,3%).

Circa le prospettive per i prossimi mesi, l'amministratore delegato di Panalpina, Stefan Karlen, ha sottolineato che le circostanze sono cambiate dopo l'annuncio dell'acquisizione dell'azienda da parte della danese DSV (*informARE* del [1° aprile](#) 2019): «qualsiasi tipo di prospettiva - ha spiegato Karlen - non solo è più che mai difficile da definire, ma presenta anche vincoli di carattere giuridico».

Forte crescita dei carichi containerizzati trasportati su rotaia UTLC ERA tra Cina ed Europa

Verso Est sono stati trasportati 27.086 teu (+69%) e nella direzione opposta 35.536 teu (+44%)

Nel primo trimestre di quest'anno il traffico di carichi containerizzati movimentato per via ferroviaria tra la Cina e l'Europa dalla United Transport and Logistics Company - Eurasian Rail Alliance (JSC UTLC ERA) ha proseguito lungo un trend di forte crescita: nel periodo, infatti, è stato pari a 62.622 teu, con un aumento del +54% rispetto a 40.700 teu nel primo trimestre del 2018 quando era stato registrato un incremento del +33% sul corrispondente periodo dell'anno precedente.

Nel primo trimestre del 2019 il rialzo più consistente è stato segnato dal traffico movimentato dai treni che hanno viaggiato dall'Europa verso la Cina, che hanno trasportato carichi containerizzati pari a 27.086 teu (+69%), ma rilevante è stato anche l'aumento dei volumi di carico trasportati dai treni che sono partiti dalla Cina per raggiungere l'Europa, che sono ammontati a 35.536 teu (+44%).

UTLC ERA è una joint venture partecipata pariteticamente dalle ferrovie russe Russian Railways, dalle ferrovie bielorusse Belarusian Railway e dalle ferrovie del Kazakistan Kazakhstan temir zholy.

Nei primi tre mesi il traffico delle merci nei porti russi è cresciuto del +4,7%

I carichi containerizzati sono aumentati del +7,5%

Nel primo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nei porti russi è ammontato a 201,8 milioni di tonnellate, con un incremento del +4,7% sui primi tre mesi del 2018. L'associazione dei porti commerciali della Russia (ASOP) ha reso noto che il traffico di esportazione è stato di 157,7 milioni di tonnellate (+6,3%), quello di importazione di 8,9 milioni di tonnellate (+3,0%), il traffico di transito di 16,9 milioni di tonnellate (+6,8%) e quello di cabotaggio di 18,3 milioni di tonnellate (-8,7%).

Il volume complessivo del traffico di merci secche si è attestato a 87,1 milioni di tonnellate (-1,3%), tra cui 39,0 milioni di tonnellate di carbone (+10,3%), 13,4 milioni di tonnellate di merci in container (+7,5%), 8,7 milioni di tonnellate di cereali (-30,0%), 7,7 milioni di tonnellate di metalli ferrosi (-2,4%), 4,4 milioni di tonnellate di fertilizzanti minerali (+1,2%) e 2,0 milioni di tonnellate di minerali (+25,3%). Il totale del traffico di rinfuse liquide è aumentato del +9,7% a 114,7 milioni di tonnellate, incluse 66,9 milioni di tonnellate di petrolio greggio (+8,8%), 37,8 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (+3,5%), mentre il traffico di gas naturale e liquefatto è cresciuto di 1,6 volte salendo a 8,4 milioni di tonnellate.

Nel primo trimestre del 2019 i porti nel bacino dell'Artico hanno movimentato globalmente 26,1 milioni di tonnellate di merci (+24,9%), gli scali portuali del Mar Baltico 62,8 milioni di tonnellate (+5,1%), i porti del bacino del Mar Nero-Azov 61,7 milioni di tonnellate (-4,4%), gli scali del bacino del Mar Caspio 1,6 milioni di tonnellate (+20,8%) e i porti dell'Estremo Oriente 49,6 milioni di tonnellate (+7,1%).

Zeaborn diventa unica proprietaria della Zeamarine, uno dei primi operatori mondiali del segmento breakbulk

Acquisirà la quota della statunitense New Mountain Capital

La tedesca Zeaborn ha siglato un accordo per comprare la quota azionaria rimanente nella joint venture Zeamarine detenuota dalla società di investimenti statunitense New Mountain Capital. Zeamarine è stata costituita lo scorso agosto dalla Zeaborn e dalla New Mountain Capital riunendovi le attività commerciali delle compagnie Intermarine, Zeaborn Chartering e Rickmers-Line, dando vita ad uno dei principali operatori mondiali nel segmento delle navi multipurpose con una flotta di circa 90 unità dedicate al trasporto di carichi eccezionali, merci sfuse e project cargo di portata lorda compresa tra 6.300 e 30.000 tonnellate e con una capacità di sollevamento sino a 1.400 tonnellate. La transazione è soggetta all'approvazione delle autorità antitrust.

A seguito dell'uscita della New Mountain Capital dalla compagnia, l'amministratore delegato della Zeamarine ha deciso di presentare le dimissioni e sarà sostituito da Ove Meyer, managing partner della Zeaborn.

Il porto di Shanghai corre anche a marzo

Genova - Il porto cinese di Shanghai ha registrato un aumento del 12,4% dei volumi di movimentazione dei container a marzo rispetto al periodo di un anno fa, secondo i numeri forniti da Shanghai International Port Group (SIPG).

I volumi di marzo sono saliti a 3,81 milioni di teu, in aumento del 12,4% rispetto ai 3,39 milioni di teu registrati nello stesso periodo dell'anno scorso. Anche i volumi del mese scorso sono aumentati del 33,2% rispetto ai 2,86 milioni di teu registrati a febbraio di quest'anno.

DbA renderà digitale il porto di Rijeka

Genova - DbA Group, la società di ingegneria e ICT, annuncia di aver siglato, tramite la sua controllata Actual IT dd, un accordo con l'Autorità Portuale per la realizzazione del sistema di Port Community (PCS) del porto di Rijeka in Croazia.

Il valore della commessa è di circa 1 milione di euro per attività che dureranno 21 mesi nel corso dei quali sarà sviluppato e messo in produzione l'intero sistema informativo che consentirà a tutti gli operatori del principale scalo croato di essere sempre connessi tra loro.

«Port-Line, il sistema che sarà implementato a Rijeka, è una piattaforma web-based per la gestione e l'automazione dei processi portuali; permetterà la condivisione delle informazioni tra tutti gli attori della Port Community facilitando le comunicazioni fra Autorità Portuale, forze dell'ordine, terminalisti, ente doganale e consentendo di tracciare e scambiare dati e documenti in tempo reale».

Oltre ai due porti croati di Ploce e Rijeka, i sistemi di DBA sono già presenti negli scali di Slovenia, Montenegro, Mar Caspio (Baku in Azerbaijan) e in Italia. «Un porto informatizzato è più competitivo e più sicuro. Siamo lieti di aver vinto questo importante bando di gara con cui la Croazia intende iniziare un percorso virtuoso per la creazione di un unico sistema informatico che metta in rete tutti i suoi scali, iniziando proprio dal più rilevante, Rijeka, che nel 2018 ha movimentato un traffico record di 13,4 milioni di tonnellate di merci in crescita del 6,3%. Riteniamo che la Via della Seta digitale, capace di rendere efficiente ed ottimizzare l'integrazione tra la sua versione terrestre e marittima, possa attrarre investimenti dell'ordine del 5-8% dell'investimento complessivo stanziato dalla Cina, e in quest'ottica stiamo partecipando anche ad alcuni bandi per installare i nostri sistemi nei porti del Mar Nero e consolidare ulteriormente la nostra presenza lungo la Via della Seta» ha spiegato il presidente di DBA Group, Francesco De Bettin.

Banchero: «Passato il panico, adesso tiriamo il fiato»

Genova - «Il sistema del Mar Ligure Occidentale - spiega **Alberto Banchero**, presidente di Assagenti - grazie alla diversificazione che lo ha sempre contraddistinto, alla integrazione produttiva e alla competitività delle imprese che lo compongono, ha affrontato in modo compatto un'emergenza operativa senza precedenti, che ha permesso di chiudere il 2018 in termini tutto sommato positivi, superando, come movimentazione complessiva, i 70 milioni di tonnellate, quasi il 2% in più rispetto all'anno precedente. Vero è che nei risultati di fine anno, ha giocato un ruolo fondamentale il bacino di Savona, con un apporto significativo alla crescita del sistema porto soprattutto per quanto riguarda la movimentazione di rinfuse solide. La movimentazione di merce in container - spiega il presidente degli agenti marittimi genovesi - è sicuramente fra i segmenti che più di altri hanno patito gli effetti dell'emergenza sorta dopo il crollo del ponte. Complessivamente però, **il numero di teu movimentati ha fatto registrare una lieve crescita su base annua dello 0,3%**, il traffico convenzionale, che insieme ai container compone il totale della merce varia, è cresciuto del 6,7%. Per quanto riguarda i passeggeri, Liguria e Lazio si contendono il primato nazionale nel settore crocieristico e questo si commenta da sé».

Quanto il crollo di Ponte Morandi sta ancora influenzando negativamente sull'attività del porto?

«Nei giorni immediatamente successivi al crollo, sono stati due i fattori di panico generalizzato e fonte di incertezza per la tenuta dello scalo: l'interruzione della ferrovia sul bacino di Sampierdarena e le criticità degli spostamenti camionistici infraporto, sull'asse Est-Ovest, che vedevano interessati, secondo nostre stime, almeno duemila veicoli al giorno. Oggi si può dire che, ripristinata la linea ferroviaria su Sampierdarena, abbiamo tirato il fiato almeno in parte: i problemi per incentivare il ferro permangono, ma non sono direttamente connessi al Morandi, i lavori sul nodo ferroviario di Genova sono in grande ritardo, le linee esistenti hanno limiti tecnici che non si possono superare. Per quanto riguarda il traffico su gomma, la macchina amministrativa ha trovato in tempi rapidi soluzioni che ci hanno permesso di dare risposte certe al mercato quasi nell'immediato. Abbiamo trovato anche lo spazio per una strada dedicata al porto, che è stata fondamentale prima che venissero ultimati i lavori sulla rampa di accesso al casello di Genova Aeroporto. Complessivamente posso dire che oggi la ricostruzione del Morandi è più un problema di viabilità nazionale, di interruzione di una via di collegamento imprescindibile del Nord Ovest italiano, oltre che di vivibilità cittadina: Lungomare Canepa si è trasformato in una autostrada, la Valpolcevera è una zona che subisce ancora un isolamento devastante, il Ponente ha tempi di collegamenti con il suo centro cittadino decisamente peggiorativi».

Torniamo ai traffici: contenitori, rinfuse e passeggeri. Come sono le vostre previsioni da qui a fine anno?

«Difficile fare una previsione tout cour, ci sono troppi elementi che pesano sul futuro e che possono far spostare di molto le percentuali, sia a livello locale sia a livello geopolitico. Pensiamo alle decisioni statunitensi sulle sanzioni economiche: se queste dovessero permanere, limitando di molto l'import americano dal Far-East, per esempio, molte merci sceglierebbero di raggiungere il Mediterraneo - quindi l'Italia - per poi da qui essere esportate. Altri elementi di difficile previsione sono l'entrata a regime della Piattaforma di Vado Ligure e di Calata Bettolo».

Capitolo infrastrutture. Oltre a Terzo valico, nuova diga foranea e Gronda, cosa serve al porto di Genova?

«Tutte quelle infrastrutture definite accessorie, ma che servono, anzi: sono fondamentali e complementari alle grandi opere: nodo ferroviario di Genova, ultimo miglio, individuazione di zone franche collegate in maniera efficiente. Non lascerei fuori da questo discorso le infrastrutture immateriali, la digitalizzazione delle procedure, il miglioramento del ciclo camionistico, la sburocratizzazione».

Spinelli, a marzo record di container nel terminal

Genova - Con le 91 navi che hanno ormeggiato presso il Genoa Port Terminal del gruppo Spinelli, marzo ha registrato una movimentazione da record. «Nello specifico sono stati 57.890 i teu totali movimentati tra traffico container e rotabili, con un incremento del 14% rispetto allo stesso periodo nell'anno precedente e un incremento del 16,8% rispetto a febbraio 2019» spiega il gruppo in una nota. «Il trend è in crescita da diversi anni grazie all'impegno dei 766 lavoratori di tutto il gruppo, che oltre alla divisione terminal comprende al suo interno le divisioni trasporti, depositi, magazzini merci e l'agenzia marittima Saimare».

«Il gruppo, forte delle collaborazioni con gli stakeholders, pone quotidianamente le basi per favorire una crescita progressiva e sostenibile grazie ai costanti investimenti sul territorio che contribuiscono a generare volumi e impiego» spiega il gruppo Spinelli in una nota.

Usa aumenta export di soia in Europa del 121%

BRUXELLES – I dati resi noti dalla Commissione europea indicano che nella campagna di commercializzazione attuale (da Luglio 2018 a metà Aprile 2019) le importazioni di semi di soia degli Stati Uniti nell'Unione europea sono aumentate del 121% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Con una quota di mercato del 72% delle importazioni Ue di semi di soia, gli Stati Uniti rappresentano attualmente il primo fornitore dell'Europa. L'Europa, viceversa, costituisce di gran lunga la prima destinazione delle esportazioni di semi di soia statunitensi (22%), seguita da Cina (18%) e Messico (9%).

L'intensificazione degli scambi relativi a diversi settori e prodotti, tra cui in particolare i semi di soia, costituiva uno degli obiettivi della dichiarazione congiunta concordata dai presidenti Juncker e Trump il 25 Luglio 2018. Rispettando l'impegno assunto, la Commissione europea pubblica regolarmente i dati sulle importazioni Ue di semi di soia provenienti dagli Stati Uniti. Quella di ieri è la quinta relazione di aggiornamento su questi scambi commerciali con gli Stati Uniti.

Dalla relazione emerge che rispetto alle prime 42 settimane della campagna 2017/2018, nella campagna di commercializzazione in corso le importazioni Ue dagli Stati Uniti sono aumentate del 121%, attestandosi a 8.244.594 tonnellate; in termini di importazioni totali Ue di semi di soia, la quota degli Usa ammonta al 72%, rispetto al 36% dello stesso periodo dell'anno precedente. Questi dati collocano gli Stati Uniti ben al di sopra del Brasile (21%), secondo principale fornitore dell'Ue, seguito da Ucraina (2,3%), Canada (1,8%) e Paraguay (0,7%).

Nel gennaio 2019 la Commissione ha concluso che i semi di soia statunitensi soddisfano i requisiti tecnici per l'utilizzo nei biocarburanti nell'Ue. Questa decisione crea le condizioni per l'ulteriore espansione di tali esportazioni, ampliandone le opportunità di mercato in Europa.

Gli Stati Uniti costituiscono anche il primo paese d'origine delle importazioni europee di prodotti agroalimentari in generale. In base agli ultimi dati, dal Febbraio 2018 al Gennaio 2019 il valore delle importazioni di prodotti agroalimentari dagli Stati Uniti è aumentato del 14%. Si tratta di un aumento di valore di 1,5 miliardi di euro, dovuto principalmente alla crescita delle importazioni di semi di soia, pannelli di soia e altri prodotti.

Istat: flessione delle esportazioni a Febbraio

ROMA – L'Istituto nazionale di statistica stima per il mese di Febbraio una flessione congiunturale delle esportazioni pari a - 1,1%, mentre le importazioni risultano stazionarie.

La diminuzione congiunturale dell'export, precisa l'Istat, è marcata verso i mercati extra Ue (- 2,3%), mentre quella verso l'area Ue è solo lievemente negativa (- 0,2%).

Nel trimestre Dicembre 2018 – Febbraio 2019, rispetto al precedente, si registra una riduzione di entrambi i flussi, significativamente più intensa per le importazioni (- 1,7%) che per le esportazioni (- 0,2%).

A Febbraio 2019 l'aumento dell'export su base annua è pari a + 3,4% e coinvolge sia l'area extra Ue (+ 6,0%) sia, in misura più contenuta, i paesi Ue (+ 1,6%). Analogamente la crescita dell'import (+ 3,3%) è determinata prevalentemente dall'incremento degli acquisti dai paesi extra Ue (+ 5,6%).

Tra i settori che contribuiscono in misura più rilevante alla crescita tendenziale dell'export nel mese di Febbraio, si segnalano mezzi di trasporto, autoveicoli esclusi (+ 20,1%), prodotti alimentari, bevande e tabacco (+ 9,7%), articoli in pelle, escluso abbigliamento, e simili (+ 12,2%) e articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (+ 8,9%). In diminuzione, su base annua, le esportazioni di prodotti petroliferi raffinati (- 27,9%) e di autoveicoli (- 5,4%).

Su base annua, i paesi che contribuiscono maggiormente all'incremento delle esportazioni sono Stati Uniti (+ 20,6%), Regno Unito (+ 19,6%), Svizzera (+ 16,5%), Germania (+ 3,1%) e Giappone (+ 20,2%).

Nei primi due mesi di quest'anno, la crescita tendenziale dell'export è pari a + 3,2% ed è sospinta da macchinari e apparecchi n.c.a. (+ 4,1%), prodotti tessili e dell'abbigliamento, pelli e accessori (+ 6,5%), metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti (+ 4,4%) e prodotti alimentari, bevande e tabacco (+ 7,8%).

L'Istat stima che il surplus commerciale aumenti di 169 milioni di euro (da + 3.098 milioni a Febbraio 2018 a + 3.268 milioni a Febbraio 2019). Nei primi due mesi dell'anno l'avanzo commerciale raggiunge + 3.593 milioni (+ 10.420 milioni al netto dei prodotti energetici).

Nel mese di Febbraio l'indice dei prezzi all'importazione aumenterà dello 0,1% in termini congiunturali e dello 0,7% rispetto all'anno precedente.

Livorno torna nella top ten delle crociere

LIVORNO – Tira vento buono sulle crociere di Livorno. Se nel 2018 si era già registrata una crescita (+12,5%) nel traffico crocieristico, per quello in corso e il successivo si prevede un ulteriore incremento che porterà circa 850 mila passeggeri e 398 navi in arrivo nello scalo labronico.

Dati molto positivi commentati al rientro dal Seatrade Cruise Global di Miami, la fiera mondiale del settore crocieristico a cui ha preso parte l'AdSp del mar Tirreno settentrionale con la Porto di Livorno 2000 e in collaborazione con la Regione Toscana e Toscana promozione.

“Partecipare a Miami è già un successo -ha detto il commissario straordinario Pietro Verna durante la conferenza stampa- ma farlo con risultati, lo è ancora di più. Questa conferenza stampa è stata voluta proprio per far partecipi i cittadini di quello che è stato fatto laggiù e di come ci siamo arrivati”.

“La fiera di Miami è un'utile occasione di incontro e di scambio di opinioni sulle problematiche del porto” ha spiegato Gabriele Gargiulo, segretario generale facente funzione dell'AdSp.

“La crescita del traffico è rilevante nell'economia di sistema, così come c'è stata nel Mediterraneo, tornato al centro del mercato delle crociere. Come AdSp stiamo lavorando a progetti che integrino porto e città coinvolgendo attività culturali e commerciali”.

Prendendo la parola, Luciano Guerrieri, presidente Porto di Livorno 2000 ha sottolineato la grande soddisfazione per il successo ottenuto a Miami. “La nostra partecipazione ha avuto un duplice scopo: da una parte i colloqui con le compagnie e gli operatori che hanno portato a importanti risultati”.

La proroga del contratto con Carnival per i prossimi 5 anni ne è un esempio, ma anche il più che raddoppiato numero di toccate di Msc che passa dalle 13 alle 27.

“Non solo una crescita nel numero ma anche nelle dimensioni con Msc Fantasia che porterà a Livorno quasi il doppio dei passeggeri” ha spiegato Guerrieri.

Sono state poste le basi anche per nuovi contratti come quello con la Virgin: “La compagnia sta costruendo la sua prima nave da crociera e una delegazione visiterà presto Livorno per conoscere la nostra realtà”.

Nel 2020 anche un ritorno importante nello scalo labronico: quello di Costa Crociere con 8 toccate già programmate, che contribuiranno a portare avanti il trend positivo del numero di passeggeri.

“Dall'altra parte l'evento di Miami, oltre a questa opportunità più strettamente “commerciale” ci ha permesso di presentare un'iniziativa di marketing che ha riscosso davvero grande successo”.

Con un taglio innovativo dal punto di vista tecnologico, gli ospiti invitati alla serata hanno potuto vivere a 360 l'esperienza del porto, della città e della Toscana con una proiezione “immersiva” di immagini e filmati per presentare le bellezze della Regione e di Livorno.

“Il bilancio complessivo -ha concluso Guerrieri- è molto positivo e personalmente ritengo che il lavoro di squadra che ha portato a questi risultati abbia permesso una crescita di immagine e valutazione dell'intera società”.

Proprio a proposito dell'assegnazione della gara per la privatizzazione della Porto 2000 il presidente ha dichiarato che ormai non si dovrà aspettare molto per la sua conclusione.

Colloquio con Pietro Spirito

Porti incagliati su burocrazia e contenziosi

di Marco Casale

Competere con i porti del Nord Europa senza conoscere approfonditamente i fondamentali è come provare a fare scacco matto senza sapere come si muova il cavallo o la torre.

Per Pietro Spirito è questa la situazione (paradossale) nella quale si trova oggi il Sistema Paese.

Mentre la Cina va avanti come un *caterpillar* lungo la Via della Seta, confidando nella capacità dei porti ascellari di Genova e Trieste di porsi come le nuove teste d'ariete per l'ingresso dei prodotti cinesi nei mercati dell'Europa centro-settentrionale, in Italia «si continua a voler considerare la trasformazione delle Autorità di Sistema in Spa come la soluzione a tutti i mali di cui soffrono i nostri porti» ma per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale si tratta di un errore di prospettiva.

La disillusione sulla possibilità di un rapporto competitivo giocato alla pari con gli scali del *Northern Range* – punti di riferimento per chi si diletta in «alte discussioni in punta di diritto sulla natura giuridica delle Autorità di Sistema» – è uno stato d'animo che trova puntuale corrispondenza con quello di chi il porto lo vive ogni giorno, misurandosi con gli intoppi quotidiani ed esultando per ogni centimetro di pescaggio guadagnato in favore dei terminalisti e delle grandi compagnie armatoriali.

Il numero uno degli scali portuali di Napoli e Salerno ritiene di appartenere a questo tipo di persone: «Non sono un giurista – afferma – ma un economista. E le dico che se Anversa o Rotterdam si muovessero con i tempi propri delle procedure italiane, a quest'ora sarebbero già insabbiati, morti».

Parte da qui l'analisi di Spirito: «Le discussioni sulla formula giuridica delle Autorità Portuali sono la conseguenza della derivata prima, e la derivata prima è che dobbiamo poter operare nel mercato con maggiore flessibilità e snellezza».

La priorità sono i dragaggi: «Lo sa che stiamo completando soltanto ora i lavori di escavo dei fondali del porto di Napoli? Si tratta di un intervento atteso da troppo tempo».

Spirito va sul concreto: «Nello scalo partenopeo ci sono voluti più di dieci anni per ottenere l'autorizzazione ad andare avanti con la procedura degli escavi. I porti del Nord Europa si trovano nella stessa situazione? Io non credo».

Per l'ex numero uno dell'Interporto di Bologna bisogna che chi di dovere cominci seriamente a interrogarsi sulle inefficienze amministrative del nostro Paese.

«Sui dragaggi – avverte – ci sono troppi soggetti che controllano e uno soltanto che opera. Io non dico che i controlli non vadano fatti, ma dovrebbero essere pochi, ragionevoli e tempestivi. Ci vogliono tempistiche certe, chiare e inequivocabili».

Lo stesso discorso vale per le procedure relative al controllo degli ordigni bellici residuali, che sono ferruginose («Pochi al di fuori nel nostro settore sanno di che cosa sto parlando, ma è su questi temi che dobbiamo confrontarci»).

E che dire dei ricorsi temerari relativi all'assegnazione delle concessioni? «In Italia capita mai che un iter di gara si concluda senza che non venga presentato un ricorso dal concorrente non aggiudicatario?».

Per Spirito il livello di contenzioso relativo alle procedure di gara per l'affidamento delle opere pubbliche ha raggiunto livelli patologici: «Chi avvia una lite temeraria pone in essere un comportamento illecito dal quale può discendere al massimo l'obbligo di risarcire la controparte di tutti i danni subiti. Dovremmo puntare, invece, a ben altre forme di penalizzazione».

Per il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centrale l'operatore condannato per lite temeraria dovrebbe essere escluso, per almeno tre anni, dalla possibilità di partecipare ad altre gare.

«Sarebbe una soluzione, invece oggi siamo praticamente condannati a perdere tempo prezioso nelle aule giudiziarie, tempo che potremmo dedicare interamente ai lavori».

Dragaggi, procedure di bonifica e contenziosi: sono solo alcuni dei temi da affrontare. Ma l'elenco potrebbe essere più lungo: «Dovremmo stilare un alfabeto dei problemi concreti e sederci attorno a un tavolo per parlarne seriamente».

L'obiettivo è quello di riuscire a dare agli operatori portuali e ai vettori quelle risposte che essi si aspettano di avere da un porto efficiente.

«Abbiamo ricevuto, dall'attuale Governo come dal precedente, segnali di attenzione e disponibilità».

Ma l'attenzione non basta. «Occorre passare alla fase di *execution*. Bisogna agire. Siamo tutti chiamati a dare la nostra opera concreta per cambiare le cose, per rendere il nostro sistema più agile ed efficiente. Se non diamo una risposta a questi temi, il dibattito sulla natura giuridica delle Autorità Portuali rischia di essere ideologico e quindi inutile».