

RASSEGNA STAMPA DEL

3 giugno 2019

Roncallo: «Più merci e passeggeri per competere con l'Europa»

La Spezia - Capacità aumentata a 2 milioni e mezzo di container, un nuovo approdo per le navi da crociera, più collegamenti ferroviari al servizio della merce. E, visto dalla parte di chi il porto lo osserva da sempre con diffidenza, un nuovo waterfront cittadino per rendere La Spezia più bella e attrattiva. In calce all'accordo siglato nei giorni scorsi tra l'Autorità portuale e il gruppo Contship ci sono le firme di due donne: Carla Roncallo, che del porto è presidente, e Cecilia Battistello, numero uno di Contship Italia, una delle figure di maggior peso dello shipping internazionale. «Sì, per il nostro porto inizia una nuova era – commenta Roncallo – Siamo a un punto di svolta importantissimo, per la città e per la sua economia. Ma adesso ognuno deve fare la propria parte: non possiamo permetterci intoppi di alcun tipo».

L'accordo con Consthip, atteso da anni, avrà ripercussioni sia sul settore merci che su quello passeggeri.

«E' un accordo che dà il via a investimenti privati molto consistenti. Noi, come Authority, mettiamo a disposizione del concessionario lo specchio acqueo dove saranno realizzati i lavori di ampliamento del Molo Garibaldi. Una volta ultimati i lavori, e i relativi dragaggi, libereremo calata Païta e potremo realizzare il nuovo, attesissimo molo crociere. Per La Spezia significa davvero svoltare, avvicinarsi all'Europa, essere ancora più competitiva».

Parliamo di tempi?

«Per l'ampliamento del Molo Garibaldi i tempi sono chiari: tre mesi per il bando europeo e qualche mese per aggiudicarlo. Parliamo di un importo serio, circa 70 milioni di euro. Se iniziassimo i lavori a gennaio 2020, come ho motivo di credere, dopo ventiquattro mesi l'opera potrebbe essere consegnata. In quel periodo dovremmo riuscire ad aggiudicare il molo crociere, che non è un'opera che necessita di molto tempo: circa un anno e mezzo».

Domani, a Monaco di Baviera, aprirà i battenti Transport Logistic, la più importante fiera di settore in Europa. La Spezia si presenterà con un nuovo prodotto da "vendere"...

«In realtà le novità che presenteremo al mercato sono due. Anche il terminal del Golfo ha un progetto di riempimento importante, grazie al quale la capacità arriverà a 600.000 teu. Con loro non abbiamo ancora firmato l'accordo, conto di farlo nei prossimi giorni».

Fra pochi mesi entreranno in servizio, in Liguria, altri due terminal: quello di Vado e quello di Calata Bettolo. Siamo sicuri che ci sia spazio per tutti?

«Non voglio essere ottimista a sproposito, ma credo che le posizioni geografiche aiuteranno molto».

Nessun rischio di sovracapacità, dunque?

«Le dinamiche del mercato sono sempre difficili da valutare. Ma io resto convinta che se ognuno di noi saprà fare i giusti investimenti nelle infrastrutture di supporto ai terminal – penso ad esempio alle ferrovie, e noi a Spezia siamo già al 33% di merce spostata su rotaia – allora il mercato premierà tutti. Credo che nessuno, al momento, abbia nulla da temere».

A proposito di mercato: quali segnali stanno arrivando?

«Segnali positivi. Siamo cresciuti tanto nel 2017 e nel 2018, e anche i primi sei mesi del 2019 si chiuderanno in aumento. Sono soddisfatta».

Vi aspettavate una crescita delle crociere così forte?

«In parte sì, anche se il trend è davvero impressionante: quest'anno abbiamo 730.000 prenotazioni, il 50% in più del 2018. E le previsioni per il prossimo biennio sono molto, molto alte».

Dragaggi e crociere sono argomenti che, qui come altrove, spesso aumentano le tensioni tra città e porto.

«Sul fronte crociere la città resta divisa. Ma, a fronte di chi pensa che le navi portino solo inquinamento, c'è un'economia territoriale che vive o punta sul traffico passeggeri. Non solo: i sostenitori delle crociere stanno aumentando anche grazie al progetto del waterfront, che avrà un forte impatto sulla città e sulla sua capacità di attrarre turisti».

Quello dei fumi rimane un tema molto divisivo.

«Vero, ma il settore sta cambiando. Già adesso ospitiamo una nave Aida a gas naturale liquefatto, e presto arriverà un'altra unità a Lng, la Costa Smeralda. Forse manca un po' di comunicazione positiva. Sul fronte dragaggi, il tema è altrettanto delicato. Stiamo dialogando con i miticoltori per ridurre al minimo i disagi: faremo un progetto che sia il più cautelativo possibile nei loro confronti, utilizzando le tecniche più moderne, meno invasive e nei tempi più rapidi. Ma una cosa è certa: i dragaggi li faremo, perché lo chiede il mercato. Non è una scelta: è una necessità».

La Spezia sarà sempre più legata al suo porto?

«E' un fatto indiscutibile. Non a caso stiamo facendo molto per limitare gli effetti negativi del porto sulla città. Penso alla fascia di rispetto, o al graduale spostamento di molti servizi doganali a Santo Stefano. Un porto moderno, che funziona meglio, vive in maggiore sintonia con la città».

Il ministero dei Trasporti ha perso Edoardo Rixi, che aveva ampie deleghe in materia portuale. Siete preoccupati?

«Oggettivamente sì. Rixi si occupava in prima persona di portualità: il fatto che non venga sostituito è abbastanza preoccupante».



Trasporti e commercio trainano la ripresa delle pmi

Simone Gallotti / GENOVA

Le società a responsabilità limitata sono in salute: in Italia crescono gli addetti (+4,3%), il fatturato (+6,9%) e il valore aggiunto (+6,5%). E il settore che maggiormente traina la crescita è quello dei trasporti (+8,3%) che, unitamente a quello del commercio (+8,1%), continua a fornire performance migliori della media del mercato. A sostenerlo è il rapporto del Consiglio e dalla Fondazione Nazionale dei Commercialisti relativo al triennio 2015/2017. Lo studio, che ha passato al setaccio numeri e statistiche di 620.155 aziende italiane proponendo un'elaborazione dei principali indicatori economici per provincia, ha confermato il trend emerso nell'autunno scorso (erano 413 mila le srl monitorate a fine ottobre 2018). Un dato, quello che emerge dal rapporto, che giustifica la presenza

in grande numero di imprese italiane alla fiera biennale della logistica, in programma dal 4 al 7 giugno a Monaco di Baviera.

Nel dettaglio, la quota di srl che chiudono il bilancio in utile passa dal 69,1% del

2016 al 70,3% del 2017 (+1,2 punti percentuali), un po' meno rispetto a quanto rilevato ad ottobre 2018 (+72,8%). Il Roe, ovvero l'indice di redditività del capitale proprio, sale dall'8,5% del 2016 al 10,1% del 2017

(+1,6 punti percentuali), in linea con quanto rilevato ad ottobre 2018, mentre il Roi, ovvero l'indice di redditività del capitale investito, passa dal 9,1% del 2016 al 12% del 2017 (+2,9 punti percentuali), manifestando una tenden-

za migliore rispetto a quella rilevata in autunno.

Soprattutto in relazione al valore aggiunto, sono le medie e grandi imprese a trainare la crescita (+5,9% e +9,9% rispettivamente l'incremento nel 2017), mentre le piccole crescono di meno (+3,1%) e le micro sono in calo (-0,9%). Una dinamica simile si riscontra per ciò che concerne le variazioni di fatturato, valore della produzione e numero di addetti. Dall'analisi geografica emerge una crescita particolarmente sostenuta degli addetti in Molise (+8,4%) ed Emilia-Romagna (+6,3%), con particolare attenzione alla provincia di Modena (+10,8%). Per quanto riguarda il fatturato, invece, è il Nord-Est a far registrare i migliori risultati: in particolare, il Friuli Venezia Giulia (+9,1%), l'Emilia Romagna (+9%) e il Trentino Alto Adige (+8,6%) presentano tassi di crescita più significativi. Infine, in termini di valore aggiunto, le dinamiche più elevate si registrano in Trentino (+9,4%) Emilia Romagna (8,4%), Lazio (8,4%), Umbria (+8,4%), Veneto (+7,2%) e Lombardia (+7%). Al sud le regioni più dinamiche sono l'Abruzzo (+6,4%) e la Campania (+6,1%). Per quanto riguarda la Liguria, gli addetti delle srl sono aumentati dell'1,8% (76.916) contro una media nazionale del 4,3%, mentre i ricavi sono cresciuti del 3,5% (16.649.473 euro) contro una media del 6,9%. —

Autorità dello Stretto, Musumeci stoppa la nomina di Mega: «Non ha i requisiti»

Messina - Non c'è intesa sul nominativo dell'ingegnere Mario Paolo Mega per guidare la nuova Autorità di sistema portuale dello Stretto, alla quale faranno capo i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Il presidente della Regione Siciliana Nello Musumeci, infatti, ha espresso parere negativo alla proposta del ministro Danilo Toninelli. «Dalla lettura del curriculum - ha scritto il governatore al titolare del dicastero delle Infrastrutture - non è apprezzabile la comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. Infatti, essa appare principalmente riconducibile ad ambiti tecnici (infrastrutture, manutenzione e ambiente)».

Per il governatore dell'Isola - che da sempre aveva auspicato la creazione di una specifica Autorità dello Stretto per la sua collocazione geografica e per le caratteristiche dell'economia marittima di quegli scali - Mega non può ricoprire l'incarico di presidente perché «non ha mai espletato incarichi professionali in strutture portuali riconducibili all'area dello Stretto, con evidente pregiudizio per la soluzione delle complesse problematiche connesse al territorio».

Salerno, delegazione indiana studia il porto

La vice ambasciatrice dell'India, Gloria Gangte, accompagnata dal secondo segretario-direttore Commerciale, Shyam Chan C., ha visitato le principali aree del porto commerciale di Salerno e la stazione Marittima di Zaha Hadid. Presso gli uffici dell'Autorità Portuale di Salerno c'è stata inoltre la proiezione del video istituzionale dell' AdSP e l'introduzione ai cambiamenti intervenuti con la creazione del nuovo sistema portuale campano.

Durante l'incontro sono stati presentati i piani di potenziamento infrastrutturale che stanno interessando lo scalo salernitano. La visita si è conclusa con l'impegno da parte della delegazione indiana di intraprendere rapporti di collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale campano e con gli operatori portuali salernitani.

Tangenti al porto di Napoli, Spirito: «Ci costituiamo parte civile»

di Paolo Bosso (*Corriere del Mezzogiorno* del primo giugno 2019)

«Ci costituiamo parte civile, è un atto dovuto». Così Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, risponde all'indagine sullo scalo campano della Guardia costiera e del procuratore aggiunto Vincenzo Piscitelli, coordinati dai pm Ida Frongillo e Valeria Sico. Finte urgenze, imprese prestanome, affidamento diretto e tangenti. Associazione per delinquere, corruzione, turbativa d'asta e frode in gare d'appalto per un totale di 22 milioni di euro. Sei custodie cautelari per cinque imprenditori e un funzionario dell'Adsp più un'interdizione di un anno per un altro dipendente dell'ente pubblico per dei presunti reati commessi tra il 2013 e il 2017.

Presidente Spirito, si sente sotto accusa?

«No e negli atti d'indagine non vengo accusato. L'inchiesta parte da molto prima che mi insediassi e da quando sono arrivato abbiamo reso le cose più trasparenti. C'è stato un lavoro sugli appalti, soprattutto sulle manutenzioni, e uno sulle concessioni. Agli atti risulta un'intercettazione telefonica dove esorto una mia funzionaria a fare presto, cosa che faccio spesso: lasciare aperti i provvedimenti è cancrenoso per un'istituzione come la nostra perché riconosce diritti al concessionario uscente senza confronti col mercato. Al mio insediamento erano aperte una quantità enorme di istanze e bisognava cambiare passo. La pratica sulla concessione del molo 21, di cui si è parlato in questi giorni e che affonda le radici nel passato, è una di queste».

In una nota la Capitaneria sottolinea che la proliferazione della corruzione oggetto d'indagine ha «l'humus nella confusione amministrativa delle gestioni commissariali dell'Autorità portuale» (marzo 2013-dicembre 2016).

«Ci sono due questioni di interesse pubblico. L'indagine sui lavori di manutenzione, su cui eravamo già a conoscenza tant'è che abbiamo licenziato un dipendente che mi aveva confessato di aver preso tangenti, e i provvedimenti amministrativi. La banchina 21 ha un fabbricato ex Cogemar in procedura fallimentare per cui era inutile chiudere se non c'era chiarezza, inoltre deve essere utilizzata per funzioni miste, rotabili e passeggeri. È stato fatto un bando di gara, rinnovato, con una commissione interna che mi ha consegnato un risultato chiaro».

Dal dossier era possibile capire che c'era qualcosa che non andava?

«No ma il comportamento in Comitato di gestione del contrammiraglio Arturo Faraone (allora direttore marittimo della Campania, ndr) mi aveva colpito. Sostenne di non aver letto il dossier, andò via alla votazione e ci scrisse una lettera con le sue perplessità. Nella riunione successiva chiese l'integrazione del verbale con il suo voto contrario, cosa impossibile *ex post*. Un atteggiamento irritante che ora comprendo ma che allora non potevo».

Recentemente ha detto che a Napoli si aspettava una realtà difficile ma non l'apertura di così tanti fronti. Quali sono?

«In primo luogo l'arretrato sulle concessioni. La loro scarsa normalizzazione è la mia principale preoccupazione da due anni e mezzo. Una montagna di arretrato perché nel frattempo ne scadono altre. Infine, la lotta contro il tempo per avviare i cantieri, il più difficile dei quali è quello di Porta Ovest, a Salerno, su cui potrei scrivervi un'enciclopedia britannica di complessità e imprevisti».

Dopo due anni e mezzo cos'è rimasto dell'ottimismo iniziale?

«Si riesce a lavorare bene quando si sciolgono i nodi. È molto difficile avere tutto sotto controllo e stare sereni quando ci sono così tanti cantieri da avviare e monitorare. Si lavora su troppi fronti e tendiamo a muoverci con lo specchietto retrovisore invece di guardare avanti».

La ligure Costanza Musso nominata Cavaliere del Lavoro

A.d Gruppo Grendi, 'fiera, è riconoscimento per tutta famiglia'

Costanza Musso, amministratore delegato del Gruppo Grendi, è l'unica Cavaliere del Lavoro ligure nominata dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Amministratrice delegata della storica azienda che si occupa di trasporti marittimi e logistica, con sede legale a Cagliari, base operativa a Marina di Carrara e uffici amministrativi a Genova, da oltre vent'anni opera nel settore.

"Un settore prettamente maschile, ma il fatto di essere donna lo ho sempre considerato un plus e non un minus", racconta all'ANSA. "Sono molto fiera, è un riconoscimento che viene dato all'azienda di famiglia che fa questo lavoro da 190 anni. Siamo molto 'compatti': hanno deciso che l'onorificenza la prendessi io, ma è un riconoscimento collettivo. Avendo noi sede legale in Sardegna, potrei anche essere l'unico cavaliere del lavoro donna per la Sardegna". L'azienda ha un consolidato nel 2018 di 40 milioni di euro, impiega 100 persone, e vale 300 milioni per quel che riguarda l'indotto.

Corigliano, un porto alla ricerca di una propria vocazione definitiva

Da fine marzo, ufficialmente - con l'insediamento del Comitato di indirizzo previsto dal Piano di sviluppo strategico - è diventata finalmente operativa la ZES Zona Economica Speciale Calabria, predisposta dalla Giunta regionale ed approvata dal Consiglio dei ministri nel maggio 2018.

Il nuovo strumento di legislazione fiscale dovrebbe far crescere l'economia globale della regione ed i suoi livelli occupazionali attraverso un incremento degli investimenti anche esteri ed un aumento delle esportazioni, grazie alla semplificazione amministrativa, alla disponibilità di infrastrutture nelle aree industriali, portuali e aeroportuali, agli incentivi fiscali previsti dal decreto istitutivo e agli ulteriori incentivi regionali per investimenti delle imprese che si vorranno allocare nelle aree di riferimento.

Ne fa parte, secondo indicazioni fornite già nel gennaio 2018, anche il porto di Corigliano Rossano (i due comuni sono stati oggetto di una fusione amministrativa), come annunciato dal Presidente della Regione Mario Oliverio all'epoca; la ZES calabrese consta di 2.467 ettari, dei quali 1.000 riservati a Gioia Tauro e i restanti 1.467 dislocati fra Corigliano Rossano e Crotona.

Potrebbe dunque essere questa della ZES la svolta tanto attesa dal porto della Sibaritide, da sempre alla ricerca di una vocazione univoca, da scegliere fra tante valenze, ma tutte espresse sempre in maniera acerba, senza una definitiva esplosione.

Realizzato a partire dal 1978 - i lavori, intrapresi dalla ditta Sparaco Spartaco di Roma, ebbero inizio quando si procedette agli espropri dei terreni coltivati e degli agrumeti preesistenti - Corigliano Calabro, situato nella zona centrale del Golfo di Corigliano (che fa parte del più ampio Golfo di Taranto), è l'unico porto peschereccio-commerciale dell'Alto Ionio cosentino, anche se sono previsti ampi sbocchi verso una sua evoluzione pure come scalo turistico, mentre il grande traffico passeggeri delle crociere ha già fatto capolino qui, seppure a singhiozzo.

Tecnicamente è un porto di II classe, con due darsene.

La superficie del bacino portuale è di 1,3 milioni di metri quadrati, l'estensione complessiva dei piazzali del porto è di 270.000 m² con una profondità del fondale che raggiunge i 12 m.

La darsena Est è larga 180 mt ed è racchiusa dalle banchine 1,2,3. La darsena Ovest è larga 180 mt ed è racchiusa dalle banchine 5,6,7.

La banchina n.1 Est lunghezza 900 mt è destinata all'ormeggio delle navi; la superficie del piazzale retrostante è di mq 160.000; la banchina n.2 lunghezza 180 mt di cui 35 mt dedicati ad uno scivolo adibito all'eventuale ormeggio di navi ro-ro; la superficie della banchina è di mq 75.000; la banchina n.3 è lunga 450 mt; la banchina n.4 è lunga 180 mt, la superficie delle banchine 3,4 è di 55.000 mq.; la banchina n.5 è lunga 420 mt e la banchina n.6 e lunga 100 metri; la banchina n.7 lunghezza 450 mt ha una superficie di piazzale di 10.000 mq.

L'attività principale è la pesca messa in opera da una flotta che conta 150 tra pescherecci veri e propri ed imbarcazioni dedite alla pesca artigianale; non a caso il porto è anche sede di un mercato ittico tra i più importanti del meridione.

In ambito commerciale lo scalo calabrese si occupa della movimentazione delle merci alla rinfusa tra cui cippato di legno, rottami ferrosi, grano, per un volume annuo di 200.000 tonnellate; davvero poca cosa per una infrastruttura che ha una capacità potenziale certamente superiore, ma che purtroppo non può essere alimentata dall'entroterra cosentino, dove non vi sono abbastanza insediamenti industriali tali da propiziare sbarchi ed imbarchi di merci in certi quantitativi.

Tra le imprese che ruotano attorno alla parte commerciale del porto vi sono le società Log&Met, Molino Bruno Spa, Mercure Srl, Imocar Srl, che continuano a credere nelle potenzialità dello scalo nonostante lamentino che i costi dei servizi tecnico-nautici siano elevati, ambendo ad aumentare le tonnellate di merce movimentate ogni anno.

Molto attiva è anche la Maresud Srl, società che svolge la doppia attività di Agenzia Marittima e di Impresa Portuale, fondata negli anni '90 dal Comandante di lungo corso Francesco Cataldi che, prima di insediare un'attività a terra, fu al comando di alcune navi mercantili della 'mitica' Flotta Lauro: Tigre, Gazzella, Capriolo.

Iniziando l'attività di handling nei primila società calabrese - al cui comando, alla scomparsa del fondatore, salirono i figli Antonio e Daniele - si è lentamente sviluppata, sino ad acquisire una batteria operativa di tutto rispetto, potendo contare su un parco macchine efficiente e su un paio di gru portuali, precisamente: 1 Gottwald da 60 tonnellate, 1 Fantuzzi Reggiane da 40 tonnellate, 3 escavatori cingolati, 2 pale gommate, 2 Bob Cat, 1 tramoggia, 1 pesa automezzi fino a 80 tonnellate, carrello elevatore da 2,5 tonnellate.

Di recente l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, che ha giurisdizione su queste banchine, ha completato la struttura portuale con recinzione, illuminazione e controlli degli accessi in porto. Un'altra carta che Corigliano vuol provare a giocare è quella delle 'navi bianche'.

Nel 2007 è arrivata la prima nave da crociera, la Costa Marina; un evento che, malgrado alcuni incentivi proposti dagli operatori turistici della zona e dall'autorità portuale, si è ripetuto solo una volta all'anno, finché nel 2017 e 2018 si sono avuti due accosti da parte della compagnia britannica P&O Princess Cruises.

Anche se nel 2014, reduce dalla kermesse mondiale che si tiene ogni anno a marzo in Florida, il Seatrade Cruise, l'allora Presidente della Regione Calabria Antonella Stasi vaticinava grandi numeri per il movimento crocieristico calabrese nel suo complesso: i quattro porti di Corigliano, Crotone, Reggio Calabria e Vibo Valentia, secondo le previsioni, avrebbero dovuto chiudere l'anno con 25 mila passeggeri e 17 scali, per crescere nel 2015 addirittura a 60 mila passeggeri e 32 scali. Secondo alcune fonti locali, ad impedire il decollo dell'infrastruttura come terminal di richiamo nel vasto 'risiko' del crocierismo nazionale - agendo su atout quali il grande potenziale artistico, culturale, paesaggistico ed enogastronomico che offre la zona ionica - sarebbe la mancanza di una volontà politica, e non tanto una carenza di fondi finanziari.

Ci sarebbe già un progetto per la realizzazione della nuova banchina nord, destinata all'attracco crocieristico, e dei servizi di accoglienza connessi, previsti sia nel POT 2015-2017 che nel Piano triennale delle Opere pubbliche 2016-2018, ma i fondi destinati (12,2 milioni di euro) sarebbero fermi nelle casse della Regione Calabria e dell'AdSP di Gioia Tauro.

Nel 2016 era arrivato il nulla osta, da parte dell'Amministrazione comunale, al layout del Piano Regolatore portuale che contempla di dare maggiore spazio alla diportistica e più interazione col territorio, a valorizzare le caratteristiche puntando a migliorare l'efficienza e a rilanciare lo sviluppo in più settori, dalla pesca al turismo, dal commercio alla nautica da diporto. Tra le criticità che finora hanno frenato il decollo della struttura portuale, la carenza di infrastrutture e di collegamenti anche ferroviari, unitamente a un utilizzo non ottimale dello specchio acqueo e delle aree a terra.

Angelo Scorza

Nuove alleanze mediterranee per Arkas Line

Dall'inizio di maggio è partito l'Algeria Service, nuovo collegamento operato in partnership da Arkas Line e da CNAN Med. La compagnia nordafricana è infatti operatore del nuovo Westmed Oran Service (WOS), su cui vengono impiegate 2 navi da 1.600 TEUs, mentre la società turca acquista slot per 400 TEUs a settimana. La rotazione settimanale del servizio è Castellon, Valencia, Barcellona, Oran, Algeri, Castellon. Parallelamente, Arkas ha annunciato anche un nuovo Vessel Sharing Agreement, attivo dalla metà di maggio, con Hapag Lloyd: le due compagnie hanno preso in carico il servizio Westmed Black Sea Service (WBS), attualmente operato da Emes Feeding. Novità che ha comportato un incremento di capacità disponibile sulla linea: da 4 navi da 1.500 TEUs di capacità, impiegate da Emes, a 4 portacontaineri da 2.500-2.700 TEUs (2 per ogni compagnia) di capacità disposte sul WSB da Arkas e Hapag Lloyd.

La rotazione è Istanbul (Kumport-Marport), Burgas, Constanta, (Csct DPW and Socep), Istanbul (Marport-Kumport), Gemlik (Borusan), Pireo, Tangeri (Eurogate), Casablanca, Pireo, Gemlik (Borusan), Yarimca (DPW), Istanbul (Kumport-Marport).

La toccata di Varna, prevista sulla precedente schedula, è stata sostituita da Burgas, mentre la toccata a Kumport, inclusa nella sosta a Istanbul, è aggiuntiva rispetto a quella a Marport.

Infine, Hapag Lloyd ha annunciato un ulteriore potenziamento del servizio Adria Express Service (ADX), che attualmente viene operato con 3 navi da 1.700 TEUs che scalano i porti di Damietta, Koper, Venezia, Pireo, Rijeka, Venezia, Ancona, Damietta. La prima partenza in northbound del rinnovato servizio ADX è stata fatta dalla nave Hansa Limburg, che ha toccato Damietta, in Egitto, lo scorso 20 maggio.

Le navi di APL spariranno dal Mediterraneo

A partire dal 1° ottobre prossimo, le navi del liner APL non circoleranno più in Mediterraneo, abbandonando definitivamente i porti del Mare Nostrum – compresi diversi scali italiani – per concentrarsi sui mercati asiatici e transpacifici.

Ad aver deciso, e comunicato, questa riorganizzazione del network è il gruppo francese CMA CGM, che durante il 2016 aveva rilevato dal fondo sovrano di Singapore Temasek Holdings la maggioranza del gruppo marittimo NOL, il cui ‘pezzo pregiato’ era proprio la controllata APL. Nell’ambito di un più ampio piano di razionalizzazione del proprio business marittimo, la corporation guidata dall’armatore Rodolphe Saadé, Chairman e CEO di CMA CGM Group, ha infatti reso noto che, a partire dal prossimo ottobre, APL “si focalizzerà sui mercati transpacifico, dove gioca un ruolo determinante, Asia-subcontinente indiano, dove sarà l’unico brand a rappresentare il gruppo, intraasiatico, insieme a CNC (altra compagnia controllata da CMA CGM), Asia-Oceania, e nel mercato interno americano (US flag services)”.

In conseguenza di ciò, CMA CGM sarà l’unico brand del gruppo presente nei servizi di linea sulle rotte transpacifiche, Asia-Europa, Asia-Mediterraneo, Asia-Caraibi ed Europa-India-Medio Oriente. APL abbandonerà quindi il Mediterraneo, dove fino ad oggi era presente con 6 servizi di collegamento con l’Asia (5 operati sotto il ‘cappello’ della Ocean Alliance) e numerosi scali regolari in porti italiani.

In base alla programmazione al momento consultabile sul sito istituzionale di APL, infatti, i servizi Asia-Med sono l’Adriatic Express (ADX, che in Italia scala settimanalmente Venezia e Trieste), il Bosphorus Express (BEX), il Far East Express 7 (FX7), l’India Mediterranean Express (IPM, l’unico gestito autonomamente, al di fuori del perimetro della Ocean Alliance), il Mediterranean Express 1 (MX1, che tocca il VTE di Genova con frequenza settimanale) e il Mediterranean Express 2 (MX2, che settimanalmente scala il VTE di Genova e il terminal LSCT di La Spezia). CMA CGM ha precisato che questo nuovo setup organizzativo “consentirà al gruppo di semplificare la sua offerta, rendendola più chiara e comprensibile per i propri clienti” e di beneficiare “dell’esperienza di compagnie specializzate nei vari mercati regionali, riducendo contemporaneamente i costi operativi”.

Al momento non è chiaro se i servizi operati da APL continueranno ad esistere, per essere semplicemente ri-brandizzati, o se invece i traffici fino ad oggi movimentati tra Asia, Europa e Mediterraneo sulle navi del liner asiatico verranno ‘dirottati’ sulle portacontainer della mother-company CMA CGM.

F.B.

L'Adriatico fa il pieno di crocieristi

Potrebbero arrivare a 5,52 milioni i crocieristi movimentati (tra imbarchi, sbarchi e transiti) nei porti dell'Adriatico nel 2019, un dato che farebbe segnare una crescita del 7,3% rispetto allo scorso anno e il primato storico dell'area.

A fornire la stima è, da Ancona, Risposte Turismo, la società di consulenza guidata da Francesco di Cesare promotrice insieme alla port authority dell'Adriatic Sea Forum e autrice anche dello studio Adriatic Sea Tourism Report, presentato in apertura della manifestazione.

Il dato (record) nelle movimentazioni dei passeggeri, vi si legge, è il frutto di una proiezione basata sull'andamento dei principali 23 porti crocieristici adriatici (che nel 2018 hanno pesato per il 99,7% del totale passeggeri e il 99,3% delle toccate nave) e si prevede andrà ad accompagnarsi a una crescita di pari tenore delle toccate nave, che toccheranno quota 3.307 (+7,2%).

Nell'ordine, la gerarchia degli scali come prevedibile vedrà al primo posto Venezia (1,56 milioni di crocieristi e 502 toccate nave, entrambi dati stabili rispetto al 2018), seguito da Corfù con 787 mila crocieristi (+7%) e 416 toccate nave (+0,7%) e Dubrovnik, con 745 mila crocieristi (+1,8%) e 475 toccate nave (+8,4%).

Il traffico di passeggeri a bordo di traghetti, aliscafi e catamarani, registrerà una crescita più contenuta, che non coinvolgerà i porti italiani. Secondo RT, l'anno in corso infatti dovrebbe chiudersi con un "leggero ulteriore aumento" rispetto ai risultati del 2018 (19,74 milioni di passeggeri, +2,4% sul 2017), il migliore dell'ultimo decennio.

In particolare dovrebbero progredire Zara (2,43 milioni di passeggeri, +1-2%), Durres (875mila, +2,6%), Dubrovnik (575mila, +3%), Sibenik (300mila, +3%), Rijeka (150mila, 16%), Pola (12mila, +2,2% su rotte costiere e stabile su quelle internazionali), e risultare stabili, tra le altre, le performance di Ancona, Trieste e Pesaro.

Quanto ai dati consuntivi del 2018, la movimentazione di passeggeri via traghetti/aliscafi e catamarani, pur senza considerare le rotte interne, vede la Croazia al primo posto tra i paesi dell'area con 9,56 milioni di passeggeri (+0,7% sul 2017, quota pari al 48,4% del totale nell'area), seguita dalla Grecia (5,39 milioni, +7% sul 2017, pari al 27,3%) e dall'Italia (3,29 milioni, +1,8% sul 2017, fetta pari al 16,7%).

Nei consuntivi 20178 del traffico crocieristico, resta invece imbattuta la leadership italiana nel numero di passeggeri con 2,42 milioni (+12% sul 2017, il 46,9% del totale nell'area), che nell'elenco è seguita dalla Croazia (1,3 milioni, 25,2% del totale), leader però nel numero di toccate nave (1.180, il 37,7% del totale) e quindi Grecia con 737 mila passeggeri movimentati. In crescita anche la Slovenia, in classifica grazie ai numeri del porto di Koper (101 mila passeggeri movimentati, +40,5%), mentre perde terreno l'Albania (-19,1%), trascinata verso il basso dalla riduzione del traffico nel porto di Saranda (78,2 mila passeggeri movimentati, -23,2%).

Passando a una valutazione del giro d'affari generato dal turismo marittimo, secondo Risposte Turismo le spese sostenute a terra nell'area adriatica nel 2018 sono state complessivamente pari a 420 milioni di euro. "Se il traffico crocieristico – ha commentato di Cesare – nonostante i nodi da sciogliere su Venezia quest'anno crescerà significativamente in Adriatico grazie al lavoro compiuto da tutti gli operatori attivi nell'area, il comparto dei traghetti continua a prestarsi a una doppia lettura. Da un lato, infatti, si evidenzia la sua rilevanza nelle direttrici di spostamento dei turisti in Adriatico e le ampie potenzialità di crescita, dall'altro si registra ancora un ritardo rispetto agli standard, ad esempio di offerta e di promozione, che altre soluzioni di trasporto hanno adottato da tempo".

Nuovo 'colpo' di Luka Koper nell'automotive

Luka Koper ha avuto successo anche nella Ivano Russo terza procedura di gara internazionale lanciata dalla corporation automobilistica tedesca Daimler, dopo la prima vinta nel 2015 quando lo scalo sloveno venne scelto come uno dei principali hub portuali per l'export delle autovetture prodotte nei diversi stabilimenti europei Mercedes-Benz.

“Fattori determinanti, in questo terzo processo di selezione, sono stati l'affidabilità delle nostre infrastrutture e un'esperienza specifica nella gestione e nello stoccaggio di questa tipologia di carico, particolarmente 'sensibile'. Proseguendo il nostro rapporto di business con il gruppo tedesco, incrementeremo anche il range di servizi addizionali offerti nella gestione della logistica automotive” ha commentato ufficialmente Luka Koper, che durante lo scorso anno, al suo Car Terminal, ha movimentato 754.000 veicoli.

In linea con la strategia di sviluppo del porto sloveno, che vede le auto, insieme ai container, come una delle merceologie su cui puntare maggiormente, verranno investiti ulteriori 40 milioni di euro nel potenziamento delle infrastrutture dedicate alla movimentazione delle auto.

Uno dei principali interventi riguarderà la realizzazione di un nuovo garage da 6.000 posti, che incrementerà la capacità annua complessiva del terminal portandola a 162.000 unità. Le attività per appaltare la costruzione dell'opera sono già state avviate.

Un altro investimento che verrà effettuato nello scalo di Koper, in relazione al comparto automotive, servirà ad creare un nuovo spazio per l'attracco al Basin 3 e una relativa connessione ferroviaria.

“Stiamo anche lavorando per ottenere ulteriori aree e piazzali per lo stoccaggio delle auto a terra, in accordo con il nuovo piano nazionale per le attività portuali” ha concluso Luka Koper.

Trieste prepara il primo corridoio doganale internazionale d'Europa

“Da qui a fine anno la componente informatica sarà pienamente operativa, l’ambizione è cominciare con la sperimentazione a settembre, posto che ovviamente la componente burocratico-amministrativa, che non compete a noi ma alle Dogane dei due paesi, sia rifinita” A parlare è Alberto Cozzi, che per l’Autorità di Sistema Portuale di Trieste sta seguendo l’implementazione di un fast corridor doganale ferroviario dallo scalo giuliano, sul modello di quelli già avviati fra i porti del Tirreno e alcune sedi di sdoganamento *inland*. Corridoio che però, in questo caso, avrà sbocco in un altro paese, in Austria.

“Nel progetto, finanziato con fondi europei del programma Italia-Austria Smartlogi, ha parte attiva LCA Logistik Center Austria Süd, società che gestisce l’Interporto di Furnitz, presso Villach, in Carinzia, appena dopo il valico di Tarvisio.

Noi stiamo sviluppando la piattaforma informatica, mentre le due Dogane stanno lavorando sull’armonizzazione burocratica” ha aggiunto Cozzi, evidenziando come tale attività sia stata resa possibile dal superamento della procedura Eu Pilot avviata da Bruxelles nei confronti dei fast corridor italiani. Superamento garantito dall’emanazione da parte dell’Agenzia delle Dogane, a inizio maggio, del nuovo disciplinare sui fast corridor.

“All’inizio il servizio sarà prestato solo per treni container in partenza dal Molo VII di Trieste. In un secondo momento si valuterà se e come estendere la cosa ai semirimorchi” ha proseguito il funzionario prima di concludere spiegando come “l’operazione sia stata condivisa ed anzi apprezzata dagli spedizionieri triestini”.

Precisazione necessaria date le polemiche sorte a suo tempo sul Tirreno, e confermata dal presidente di ASPT, l’associazione appunto degli spedizionieri triestini, Stefano Visintin: “Non solo abbiamo collaborato, siamo stati fra i promotori, perché crediamo che il beneficio dell’aumento dei traffici che il corridoio consentirà sarà di gran lunga superiore alle penalizzazioni che eventualmente ne scaturiranno per la categoria”.

Visintin, infatti, spiega che allo stato attuale “è quasi impossibile lavorare in importazione per soggetti comunitari non italiani. Non è un problema doganale, è un problema fiscale, legato alla legge sull’Iva che impone di avere un rappresentante fiscale in Italia. Quando va bene riusciamo a fare qualche T1 e quando va male qualche CIM - Convenzione Internazionale Merci (documenti per il transito comunitario, *nda*), ma in ogni caso non facciamo operazioni ‘di valore’, non creiamo gettito daziario e non incassiamo IVA”.

Da tempo Visintin lamenta l’autolesionismo (“si rinuncia al terzo dei dazi che l’Italia potrebbe trattenere importando per paesi terzi”) della normativa fiscale italiana, che il corridoio non va a modificare, aumentando anzi le opportunità per i doganalisti austriaci: “Ma non è questo il punto. Il punto è che il fast corridor renderà lo scalo più appetibile, aumenterà i traffici e quindi il nostro potenziale. Noi non vogliamo fare T1, vogliamo fare importazioni. L’apertura del mercato e la competizione con gli austriaci non sono un problema, men che meno con 2020 e sdoganamento centralizzato alle porte” ha chiuso il presidente degli spedizionieri, confermando che “quello fra Trieste e Furnitz sarà il primo corridoio doganale internazionale d’Europa”.

Andrea Moizo

Il porto di Shenzhen si ‘presenta’ al cluster marittimo genovese

Genova - Il legame tra il porto di Genova e quello di Shenzhen, uno dei principali scali marittimi della Repubblica Popolare con 25 milioni di TEUs movimentati lo scorso anno (situato nell’omonima municipalità, che da sola nel 2018 ha generato 352 miliardi di dollari), è già solido, come testimoniano i dati forniti dal Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini e da Lou Heru, vicedirettore della commissione trasporti delle municipalità di Shenzhen, in occasione della conferenza sulla promozione del porto di Shenzhen in Italia, organizzata a Genova dai rappresentanti della municipalità cinese.

Ma l’obbiettivo, a detta di entrambi, è quello di rafforzare ulteriormente la collaborazione incrementando i traffici “e – ha precisato Signorini – ottenendo anche un miglior bilanciamento tra import ed export dall’Italia (oggi prevalgono nettamente le importazioni dalla Cina)”. Proposito che peraltro verrà in qualche modo formalizzato “con la stipula di un patto di amicizia tra i due scali, che – ha annunciato Heru – verrà siglato in occasione del prossimo Transport Logistic, che si terrà a Monaco di Baviera dal 4 al 7 giugno prossimi”.

L’avvicinamento tra Genova e Shenzhen, come ha ricordato poi il funzionario cinese, “è iniziato già nel 2017, quando una delegazione dell’authority genovese era venuta a visitare il nostro porto. Oggi noi siamo molto felici di poter essere qua, a presentare le peculiarità del nostro scalo alla comunità marittima genovese”.

Scalo, quello di Shenzhen, che dispone di 5 terminal per il GNL con una movimentazione annua di oltre 13 milioni di tonnellate, di una nuova stazione marittima che lo scorso anno ha movimentato 350.000 crocieristi ed è in grado di accogliere cruiseship con una stazza di oltre 200.000 tonnellate, ma che soprattutto è un hub di rilevanza mondiale per il traffico di contenitori: “Da Shenzhen passano 223 rotte internazionali di trasporto container, 7 delle quali – ha ricordato infatti Heru – collegano direttamente Genova. Tra i nostri due scali sono transitati 110.000 TEUs nel 2018, mentre nei primi 4 mesi di quest’anno (gennaio-aprile 2019) siamo già arrivati a 36.000 TEUs”.

L’importanza strategica dei rapporti commerciali con la Cina, “è ben presente al Governo italiano” ha assicurato Signorini, citando la recente visita nel Belpaese del Presidente cinese Xi Jinping e l’accordo firmato dalla stessa authority con CCC, colosso cinese delle costruzioni.

“I cinesi sono interessati a partecipare ai nostri progetti di upgrade infrastrutturale, come la diga o le nuove connessioni ferroviarie, anche e soprattutto perché questi interventi consentiranno poi ai loro operatori logistici, come COSCO, di poter portare maggiori volumi di merce nei nostri scali”.

Già oggi, comunque, il volume di interscambio sull’asse Italia-Cina è notevole, “parliamo del 2% sull’intero commercio internazionale del nostro Paese. Cifra che – ha ricordato Signorini – sale al 4% se consideriamo il solo interscambio via mare, e cresce fino al 9% se escludiamo dal computo petrolio, carbone e minerali ferrosi”.

Una buona base su cui lavorare quindi, con l’obbiettivo di crescere ancora, “riequilibrando anche l’import, oggi preponderante, con l’export di prodotti italiani verso la Cina. Organizzeremo presto – ha quindi concluso il vertice di Palazzo San Giorgio – visite mirate di delegazioni cinesi al nostro porto e soprattutto nelle aree logistiche e industriali retrostanti, che presentato anche benefici di natura fiscale e doganale”.

Palumbo Savona e i lavoratori in sospenso fino al 20 giugno

Fra gli effetti più preoccupanti dell'annullamento, sancito tre settimane fa dal TAR, della concessione di Palumbo Savona Superyachts c'era e continua ad esserci quello relativo ai lavoratori. Si tratta delle maestranze che la newco creata ad hoc dal gruppo navalmeccanico napoletano aveva riassunto a valle del fallimento del cantiere Mondo Marine.

Il cui, impiego, è naturalmente messo a rischio da una sentenza che, qualora confermata in Consiglio di Stato, costringerà l'Autorità di Sistema Portuale a riorganizzare una procedura competitiva per l'assegnazione delle aree, lasciando queste ultime inutilizzate (e con esse i lavoratori che oggi vi operano) per il tempo necessario ad organizzare ed espletare la gara, sicuramente nell'ordine dei mesi. All'esito della pronuncia del TAR il timore era che l'esecuzione della stessa sarebbe arrivata a stretto giro di posta, ragion per cui Palumbo ha chiesto la sospensiva della sentenza, in attesa del giudizio di merito sull'appello innanzi il Consiglio di Stato. Quest'ultimo, tuttavia, l'ha respinta, malgrado la società abbia fatto presente di avere insediato nell'area portuale oggetto della concessione impugnata e annullata dal TAR "un'unità produttiva di un cantiere navale in piena attività, con l'occupazione delle cospicue risorse umane indispensabili, che tra l'altro ha in corso attività di costruzione di imbarcazioni di rilevante dimensione per le quali è previsto il completamento e la consegna in ristrettissimi termini contrattuali".

A motivazione di tale decisione il CdS ha rilevato come l'Autorità Portuale "non abbia adottato provvedimenti di esecuzione della sentenza di annullamento di primo grado" e ritenuto "pertanto che non vi siano i presupposti di estrema gravità ed urgenza" previsti dalla legge e "che, inoltre, nelle more della fissazione della camera di consiglio per la trattazione collegiale dell'istanza, cui si provvede testé, non appaiono configurabili modificazioni irreversibili dell'attuale situazione di fatto". In sostanza, dice il CdS, Palumbo può continuare ad operare sulle aree fino a quando, il 20 giugno, la camera di consiglio deciderà sull'appello. Esito simile per un'altra causa riguardante un'altra importante concessione rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale di Genova, quella della Darsena Nautica del capoluogo. In questo caso è stato il cantiere navale genovese Amico a vedersi respingere la sospensiva della sentenza che un paio di settimane fa aveva annullato la concessione rilasciata alla società genovese in coabitazione con I Saloni Nautici, la controllata di Ucina che aveva con successo adito il TAR. Anche in questo caso ai giudici "non appare ravvisabile un pregiudizio di intensità tale da giustificare la concessione della misura cautelare monocratica nelle more della definizione dell'incidente cautelare", fissata per il 6 giugno.

Negri rivendica il suo record delle 14.000 TEU al SECH

L'arrivo di navi portacontainer da 14.000 TEU al SECH più che un nuovo primato è il ritorno di un record (passato quasi totalmente inosservato) a distanza di qualche anno.

A seguito della notizia che a Calata Sanità, nel porto di Genova, stanno arrivando le navi portacontainer lunghe 360 metri, l'ex-numero uno del terminal SECH e di GIP (Gruppo Investimenti Portuali), Luigi Negri, interviene in prima persona per mettere i puntini sulle 'i' e rivendicare un record suo e dei suoi ex-soci. "Nel 2016 il SECH – spiega l'esperto imprenditore - ha operato, per ben 15 scali, navi della Yang Ming da 14.000 TEU, le cosiddette W Type, lunghe 368 metri e larghe 51. Prima di operare tali navi, facendole entrare nel bacino di Sampierdarena e ormeggiandole a Calata Sanità, abbiamo effettuato, insieme ai piloti del Porto di Genova e con il supporto della Capitaneria, alcune prove su vasca ad Amsterdam, nel più avanzato simulatore d'Europa. Solo dopo esito positivo abbiamo iniziato a operare questo servizio che era in joint venture fra Yang Ming e K-Line". Proprio a quest'ultima compagnia giapponese, oggi parte del gruppo ONE, fa capo la nave Munchen Bridge che pochi giorni fa ha scalato il terminal SECH. Il vertice di Finsea aggiunge che "i 15 scali con navi Yang Ming da 368 metri di lunghezza erano stati effettuati con qualsiasi condizione atmosferica, vento forte o calma piatta, mare calmo o agitato, pioggia torrenziale o sole. Il tutto senza il minimo intoppo". Ripercorrendo le tappe di quel primato che oggi Negri rivendica con forza, l'ex amministratore delegato di GIP aggiunge alcuni poi dettagli significativi: "Un comandante della K-Line affermò con decisione che il terminal SECH non era idoneo a ricevere simili navi, mancando la capacità di poterle ormeggiare in sicurezza. Il rifiuto della compagnia, come detto partner di Yang Ming, di scalare Calata Sanità con navi da 14.000 TEU aveva portato il servizio MD2 al terminal VTE. Non nego che tale fatto mi spinse ad accettare l'offerta di Infracapital e a vendere la sezione dei terminal container di GIP, o meglio di vendere il GIP".

Proprio per accogliere navi di questa dimensione e capacità il terminal container del porto storico di Genova aveva portato a termine un importante piano d'investimento nei piazzali e negli equipment del terminal. "Le gru del terminal SECH sono state tutte revampate per poter arrivare alla 20ma row in coperta, per poter caricare e scaricare anche l'ultima fila. Per creare maggiore stabilità le basi sono state riempite di cemento, in modo che le carrelliere operassero più velocemente e appunto stabilmente.

Tutto questo lavoro è stato fatto per operare le 14.000 TEU".

N.C.

Bogazzi e F2i firmano il passaggio dei terminal portuali

Dopo mesi d'indiscrezioni e fughe di notizie, l'operazione che porterà il veicolo d'investimento F2i al controllo integrale di tre terminal portuali specializzati in merci varie sparsi fra Marina di Carrara e Marghera è arrivata alla conclusione. Secondo quanto risulta a *Ship-2Shore* oggi, salvo imprevisti, il gruppo che fa capo all'imprenditore carrarino Enrico Bogazzi si incontrerà con la controparte per apporre le firme sui contratti vincolanti che segneranno l'ingresso della società guidata all'amministratore delegato Renato Ravanelli negli scali marittimi, un cambio di rotta interessante perché fino ad oggi l'azienda specializzata in investimenti in infrastrutture si era focalizzata sul business degli aeroporti e dell'energia. La definitiva formalizzazione dell'affare seguirà a breve. Gruppo Porto di Carrara Spa controlla nel piccolo scalo toscano l'impresa terminalistica Porto di Carrara Spa mentre a Marghera è proprietaria di due società, Transped e Multi Service, che svolgono anch'esse attività di imbarco e sbarco di carichi alla rinfusa, impiantistica e merci varie. Fra gli advisor dell'operazione figurano Prothea, Rina Services, Venice Shipping&Logistics e gli studi legale Cleary Gottlieb e Lombardi e associati. Le cifre dell'affare ancora non sono note ma si parla certamente di diverse decine di milioni di euro perché a passare di mano sono tre dei terminal portuali più importanti a livello nazionale per la movimentazione di carichi break bulk, project cargo e in generale merci non unitizzate. Una nicchia di mercato dominata da pochi gruppi italiani e dove i margini di guadagno sono ancora considerati interessanti ma poco attraenti per i grandi gruppi portuali esteri. Non è un caso, infatti, che secondo alcuni osservatori di mercato il prossimo obiettivo di F2i potrebbe essere Marter Neri, azienda da 48 milioni di euro di fatturato nata dalla fusione di due aziende storiche della logistica portuale a Livorno e a Monfalcone, ovvero la Neri Srl e la Mar-Ter Spedizioni Spa. La fusione fra queste due imprese era avvenuta con l'obiettivo di dar vita al più importante player italiano attivo nella logistica portuale al servizio dei traffici marittimi di prodotti forestali. Rispetto ai terminal del Gruppo Porto di Carrara, Marter Neri (che è controllata da Palladio Finanziaria) sarebbe un investimento complementare sia in termini geografici, sia rispetto all'attività svolta poiché quest'ultima movimentava prevalentemente prodotti forestali, metalli e altre rinfuse secche.

Nicola Capuzzo

Trasporti e commercio trainano i bilanci delle srl italiane

Genova - Le società a responsabilità limitata sono in salute: in Italia crescono gli addetti (+4,3%), il fatturato (+6,9%) e il valore aggiunto (+6,5%). E il settore che maggiormente traina la crescita è quello dei trasporti (+8,3%) che, unitamente a quello del commercio (+8,1%), continua a fornire performance migliori della media del mercato. A sostenerlo è il rapporto del Consiglio e dalla Fondazione Nazionale dei Commercialisti relativo al triennio 2015/2017. Lo studio, che ha passato al setaccio numeri e statistiche di 620.155 aziende italiane proponendo un'elaborazione dei principali indicatori economici per provincia, ha confermato il trend emerso nell'autunno scorso (erano 413 mila le srl monitorate a fine ottobre 2018). Un dato, quello che emerge dal rapporto, che giustifica la presenza in grande numero di imprese italiane alla fiera biennale della logistica, in programma dal 4 al 7 giugno a Monaco di Baviera. Nel dettaglio, la quota di srl che chiudono il bilancio in utile passa dal 69,1% del 2016 al 70,3% del 2017 (+1,2 punti percentuali), un po' meno rispetto a quanto rilevato ad ottobre 2018 (+72,8%).

Il Roe, ovvero l'indice di redditività del capitale proprio, sale dall'8,5% del 2016 al 10,1% del 2017 (+1,6 punti percentuali), in linea con quanto rilevato ad ottobre 2018, mentre il Roi, ovvero l'indice di redditività del capitale investito, passa dal 9,1% del 2016 al 12% del 2017 (+2,9 punti percentuali), manifestando una tendenza migliore rispetto a quella rilevata in autunno. Soprattutto in relazione al valore aggiunto, sono le medie e grandi imprese a trainare la crescita (+5,9% e +9,9% rispettivamente l'incremento nel 2017), mentre le piccole crescono di meno (+3,1%) e le micro sono in calo (-0,9%). Una dinamica simile si riscontra per ciò che concerne le variazioni di fatturato, valore della produzione e numero di addetti. Dall'analisi geografica emerge una crescita particolarmente sostenuta degli addetti in Molise (+8,4%) ed Emilia-Romagna (+6,3%), con particolare attenzione alla provincia di Modena (+10,8%) Per quanto riguarda il fatturato, invece, è il Nord-Est a far registrare i migliori risultati: in particolare, il Friuli Venezia Giulia (+9,1%), l'Emilia Romagna (+9%) e il Trentino Alto Adige (+8,6%) presentano tassi di crescita più significativi. Infine, in termini di valore aggiunto, le dinamiche più elevate si registrano in Trentino (+9,4%) Emilia Romagna (8,4%), Lazio (8,4%), Umbria (+8,4%), Veneto (+7,2%) e Lombardia (+7%). Al sud le regioni più dinamiche sono l'Abruzzo (+6,4%) e la Campania (+6,1%). Per quanto riguarda la Liguria, gli addetti delle srl sono aumentati dell'1,8% (76.916) contro una media nazionale del 4,3%, mentre i ricavi sono cresciuti del 3,5% (16.649.473 euro) contro una media del 6,9%.

Incidente a Venezia, Brugnaro: «Le responsabilità sono di Toninelli»

Venezia - «Se il ministro Toninelli nel frattempo sta studiando altri progetti, aspettiamo e stiamo in fiduciosa attesa. Nel frattempo, la soluzione del Vittorio Emanuele è forse l'unica fattibile». Lo ha detto il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro all'uscita dal vertice in prefettura dopo l'incidente occorso alla nave Msc. «Le responsabilità di quello che sta succedendo, mi dispiace dirlo, sono del ministro Toninelli, chiedete a lui: ha bloccato tutto, non sappiamo più come dirlo, lo chiediamo per piacere. Gli ho chiesto oggi di venire domani, dopodomani, per parlarne insieme, mi ha risposto che si è arrabbiato per le polemiche. Ma c'è stato un incidente, non è una cosa da poco. Mi ha detto - ha aggiunto - che tra due-tre settimane porteranno i progetti. E allora aspettiamo queste settimane, finirà che dirà che forse farà un porto a Chioggia fra dieci anni». Il sindaco ha quindi chiesto velocità: «Noi la soluzione la vogliamo subito. Sennò ce le faremo da soli. La città non può andare avanti così, speriamo che l'Italia non vada avanti così, se no è un problema».

La replica del ministro dei Trasporti

«Le chiacchiere le lasciamo agli altri, noi siamo vicini alla soluzione»: lo dice, dopo la collisione a Venezia, il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, in un post su Facebook. Il ministro in mattinata aveva osservato come «l'incidente di oggi al porto di Venezia dimostra che le grandi navi non devono più passare dalla Giudecca». Ora, interrogandosi sull'accaduto, si chiede: «È questa la soluzione a cui fanno riferimento i ministri Salvini e Centinaio? Far sfiorare una nave da crociera e una petroliera, con i rischi del caso? O presentare come biglietto da visita di Venezia lo sbarco di milioni di turisti di fronte a un petrolchimico?». «Noi siamo qui da appena dodici mesi -conclude Toninelli - e, dopo anni di inerzia, siamo già vicini a una soluzione che finalmente tiene davvero assieme le esigenze del turismo, dell'ambiente e del paesaggio. Le chiacchiere le lasciamo agli altri».



Onorato nel mercato cruise mette due navi sul Baltico

La Principessa Anastasia naviga sul Baltico per le crociere low cost. L'idea di replicare su un traghetto la formula che ha fatto la fortuna del mercato "cruise" basato su costi accessibili, shopping libero e offerta gastronomica di qualità è del gruppo Onorato, a cui fanno capo i brand Moby e Tirrenia (l'ex flotta di Stato). In partnership con un operatore russo, è proprio Moby, con la sua "Princess Anastasia", a inserirsi in un'area non ancora presidiata del turismo crocieristico, quale appunto il Mar Baltico.

Fra i servizi inseriti a bordo un intero ponte nave trasformato in un supermarket per consentire, alla clientela scandinava e in particolare a quella russa, di acquistare prodotti "duty free", collocando gli acquisti direttamente nell'area bagaglio delle vetture imbarcate nel garage della nave.

È la formula di un "Isola del made in Italy nel Baltico" quella lanciata da Moby, che prevede a breve il potenziamento del servizio, con l'inse-

rimento sulla rotta baltica di una seconda nave dalle stesse caratteristiche che si muoverà con crociere settimanali in partenza da San Pietroburgo, con scali a Tallin, Stoccolma ed Helsinki e alcune "toccate" nel corso dell'anno a Riga. A bordo, per tutti i marittimi, sia italiani sia russi, un solo contratto, quello appunto italiano.

Proprio la ricerca di "grandi zone d'ombra" ancora esistenti nel mercato crocieristico in cui sviluppare l'offerta turistica con target, modalità e itinerari differenti rispetto al mercato dei grandi operatori, ha spinto il gruppo a scommettere sull'offerta della Principessa Anastasia, e della nuova nave che entrerà in servizio sulla stessa rotta, ha dichiarato Alessandro Onorato, vice presidente del gruppo e responsabile del marketing. — mas.m.



Crociere, il Mediterraneo è ancora Mare Nostrum

E pensare che tutto è nato da un Carnevale. Le crociere, fino agli anni Settanta esclusivo mondo per pochi e anziani, sono diventate nel corso degli anni il paradigma della vacanza di massa, dove clienti sempre più giovani fanno a gara per assicurarsi le mete ambite raggiungibili (anche) via mare. Così, dal Mediterraneo ai Caraibi le compagnie si sfidano a colpi di navi nuove e sempre più grandi. Lungo una rotta del divertimento tracciata per primo da Ted Arison, imprenditore americano destinato a diventare icona della blue economy, che proprio negli anni Settanta pensò alle crociere come a una festa continua e ribattezzò la sua prima nave "Carnival". Oggi quel nome equivale al primo gruppo al mondo delle crociere, appunto Carnival Cruise, con una decina di marchi (fra cui l'italiana Costa) e oltre cento navi sempre in giro per i mari del mondo. Da allora tante altre compagnie si sono affacciate sulla scena, dalla storica concorrente di Carnival, l'americana Royal Caribbean, alla più giovane Msc, già oggi ai vertici mondiali del settore, fino alla Norwegian Cruise Line e alla Silversea.

Una crescita continua e rischi di colpi di freno non se ne vedono all'orizzonte. E il motivo è mol-

to semplice. Lo ha ricordato ancora una volta la "Clia", associazione internazionale che riunisce le compagnie armatoriali attive nel business delle crociere, ricordando gli enormi margini di crescita del settore.

OSPITI DECUPLICATI

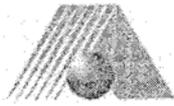
Alla voce "turismo", infatti, le crociere valgono percentualmente pochissimo, soltanto il 2% del miliardo e 400 milioni di turisti che ogni anno viaggiano nel mondo. In una quarantina d'anni, da quando cioè il business ha iniziato a strutturarsi, il numero dei passeggeri è salito da 3 a quasi 30 milioni, con l'obiettivo di raggiungere i

40 milioni entro il 2028. Le compagnie già progettano navi da oltre 220mila tonnellate di stazza lorda (costruite nei cantieri francesi di Saint-Nazaire prossimi a finire sotto il cappello italiano di Fincantieri, non appena la politica darà il suo via libera definitivo).

ITALIANI I CROCIERISTI PIÙ GIOVANI

Sul fronte delle crociere, intanto, l'Italia continua a giocare da protagonista, forte di un mercato "casalingo" naturale, quello del Mediterraneo, che ha oggettivamente pochi rivali e affascina il popolo straniero delle crociere. Secondo l'ultimo "Europe Market Report 2018", ricorda Clia, gli italiani sono i crocieristi più giovani d'Europa, con un'età media di 43 anni, contro una media europea di 50 anni: 57 per i britannici, 49 per i tedeschi e 46 per gli spagnoli. Tutti a salire e scendere dai nostri porti che nel 2018 hanno superato quota 11 milioni.

Sulle navi da crociera lo scorso anno, sono saliti poco meno di un milione di italiani, la metà dei quali ha scelto il Mediterraneo Centrale e Occidentale, uno su quattro quello Orientale e uno su dieci i Caraibi. Tra le diverse mete ci sono poi Nord Europa (6,2%), Africa



e Medio Oriente (2,9%), Mar Baltico (3,2%) e, infine, i viaggi transoceanici (1,5%).

Una geografia del divertimento che tende sempre più ad allargarsi, come confermano anche i dati provenienti dagli altri Paesi.

Particolarmente agguerrita la concorrenza all'interno del Mediterraneo, secondo al mondo soltanto ai Caraibi, in cui guardando alle stime elaborate da Risposte Turismo, anche nel 2019 la leadership sarà nelle mani di Barcellona, seguita da Civitavecchia e da Palma di Maiorca.

A beneficiarne saranno in tanti, perché le crociere non solo ricchezza e lavoro per la parte marittima, ma anche per quella terrestre. Anzi, nella torta sul piatto dell'economia, come spiega ancora "Risposte e Turismo", i trasporti marittimi valgono l'8%, contro il 27 di quelli terrestri, il 15 di quelli ausiliari (agenzie di viaggio), il 24 del commercio al dettaglio, il 14 dei prodotti alimentari, il 4 delle attività ricreative, culturali e sportive e il 2 perfino della raccolta e distribuzione dell'acqua. Un circolo virtuoso che le compagnie alimentano, vista la domanda crescente di crociere. Il futuro? Ancora più globale, perché il nuovo

concorrente, è già in campo da anni ma pronto a sferrare l'attacco finale, è l'Asia. Fino a oggi grande consumatore, presto sarà un concorrente diretto sul mercato della produzione.

LA SFIDA È LA CINA

Già alcune compagnie armatoriali, come Costa (la prima ad arrivare stabilmente in Cina) e Msc stanno presidiando sempre più il mercato asiatico. Dalle prime navi trasferite in Asia fuori stagione, siamo già passati a unità "brandizzate" per la Cina, con rimandi architettonici e di design interni alle navi che rimandano ai simboli dell'Italia.

Ma la Cina è entrata anche nel segmento della costruzione, forte di un accordo con Carnival e con l'italiana Fincantieri. Sarà proprio sotto la regia del gruppo leader al mondo nella costruzione di navi da crociera che i cantieri di Stato cinesi inizieranno a costruire navi. Saranno unità destinate a un mercato stimato nei prossimi anni in crescita esponenziale, fino a 10 milioni di passeggeri. Se il dato sarà confermato, allora la Cina diventerà il primo mercato al mondo. E non ci sarebbe nemmeno da sorprendersi troppo.

Nei primi quattro mesi del 2019 il traffico dei container nel porto di Algeciras è cresciuto del +7,6%

Ad aprile l'aumento è stato del +9,1%

Nel primo quadrimestre del 2019 il porto spagnolo di Algeciras ha movimentato 36,5 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +1,7% sul corrispondente periodo dello scorso anno. Il solo traffico containerizzato è stato pari a 1.64 milioni di teu, con un incremento del +7,6% sui primi quattro mesi del 2018, di cui 431mila teu movimentati nel solo aprile 2019, con un aumento del +9,1% sull'aprile dello scorso anno.