

RASSEGNA STAMPA 24 OTTOBRE 2011

Fonte:



TIR, NESSUNA RESA: «DA OGGI BLOCCO DEI PORTI»

Genova - Difficile prevedere che cosa accadrà oggi e nei prossimi giorni. Quasi sicuramente saranno bloccati i porti, a cominciare da quelli di Genova e La Spezia. Altrettanto quasi certamente sarà "risparmiato" la frontiera di Ventimiglia. Ma a preoccupare sono gli scontri che si potrebbero generare tra chi sciopera e chi, invece, vorrebbe lavorare.

Si apre una settimana difficile per il trasporto su gomma e quindi per l'Italia intera. Una delle 13 sigle sindacali dell'autotrasporto - **Trasportounito** - ha proclamato un fermo di cinque giorni. L'ordine di scuderia è chiaro e lo conferma il presidente **Franco Pensiero**: «Ho chiesto espressamente di non bloccare il varco di Ventimiglia e ho invitato i colleghi ad aderire in maniera assolutamente pacifica, lasciando a ciascuno la libertà di fare quel che preferisce. Chi vuole sciopera e chi non vuole lavora, l'Italia sta attraversando un periodo difficile e gli scontri non servono a nessuno». «Nei porti e negli interporti italiani - aggiunge poi Pensiero - la protesta creerà disagi e blocchi».

Per la portualità italiana, e per quella ligure in particolare, la prospettiva è insomma preoccupante. Nei porti di Genova e di La Spezia si prevedono forti disagi e per Genova si temono anche tensioni, tanto è vero che il presidente dell'Autorità portuale Luigi Merlo monitora attentamente la situazione. Pensiero parla chiaro: «Aderiranno al fermo anche autotrasportatori che non sono associati, quindi è probabile che i porti si fermino, specie Genova e La Spezia». La reazione del sottosegretario ai Trasporti è immediata.

«Se Trasportounito, l'unica delle tredici associazioni dell'autotrasporto a non avere firmato l'accordo con il governo che ha garantito in questi tre anni di grave crisi economica la pace sociale, vuole fare sciopero rinunciando a fare i servizi perché la committenza non paga abbastanza ne ha tutto il diritto, - tuona **Bartolomeo Giachino** - ma se Trasportounito pensa a bloccare i porti di Genova e La Spezia mettendo di traverso rimorchi o camion questo è illegale e le forze dell'ordine sono in preallerta». Il sottosegretario invita la dirigenza di Trasportounito «a non trascinare verso azioni illegali una categoria che ha già pagato duramente la crisi ma per la quale la risposta è nella applicazione della legge dei costi minimi».

Il fermo è scattato alla mezzanotte di oggi e si protrarrà fino alla mezzanotte di venerdì. A meno che non venga revocato dopo l'incontro di domani tra il sottosegretario e l'associazione. «Siamo disponibili alla revoca a fronte di almeno due risultati - dice Pensiero - il riconoscimento del costo del trasporto e la certezza sul pagamento». Il fermo sarà attuato su tutto il territorio nazionale. Giallo sulla Sicilia: la regione ha revocato l'adesione, ma l'associazione sostiene che la revoca sia stata operata da parte di «soggetti non titolati a farlo».

La decisione di fermare i Tir, presa venerdì scorso dall'organizzazione che rappresenta le imprese terziste dell'autotrasporto - circa 5.800 aziende su un totale di 120.000 - è stata confermata e ha sollevato polemiche fra le altre organizzazioni del settore. Giachino ha invitato l'organizzazione a desistere dallo sciopero definito «irresponsabile».

«Gli autotrasportatori di Trasportounito minacciano di mettere semirimorchi di traverso all'ingresso degli scali da lunedì 24 a venerdì 28 ottobre» denuncia il sottosegretario. Contrarie allo sciopero si sono dette le altre due organizzazioni dell'autotrasporto, l'Unatras e Anita. Per **Pasquale Russo**,

segretario nazionale di **Unatras**, la protesta è un'azione «inutile e dannosa» e comunque l'organizzazione che l'ha indetta «rappresenta solo una minuscola parte della categoria». **Eleuterio Arcese**, presidente di **Anita Confindustria**, dice: «Non possiamo permetterci giorni di fermo che bloccherebbero punti nevralgici di smistamento delle merci come porti e interporti».

GILDA FERRARI

ROBERTA OLIARO (SPEDIZIONIERI GENOVA) «GRUPPI DI FACINOROSI SONO GIÀ IN AZIONE»

GENOVA. La presidente di Spediporto, Roberta Oliaro, il primo allarmelo aveva lanciato venerdì scorso. E a poche ore dall'avvio della protesta degli autotrasportatori di Trasportounito non fa che confermarlo.

Temete il blocco totale a Genova?

«Sarà così. Siamo già stati preallertati: il solito gruppo di facinorosi ha sganciato i semirimorchi per bloccare i varchi, per fermare anche chi non aderisce al fermo e vorrebbe lavorare. Sinceramente non capisco...».

La posizione di Trasportounito?

«Sì, perché è strumentale. Il governo è appena intervenuto con uno stanziamento. Siamo tutti disposti ad affrontare i problemi e trovare soluzioni. Anche la nuova normativa sul costo minimo, è stata criticata, sì, ma tutti stiamo dimostrando disponibilità».

Trasportounito dice che non vuole i 400 milioni, bensì norme chiare.

«Vedremo. I soldi li hanno sempre presi, tutti. Vedremo se non ne beneficeranno».



Roberta Oliaro

Sulla riforma del costo minimo il tavolo è ancora aperto?

«Sì. Quella normativa solleva perplessità perché non risolve i problemi e non tutela il mercato. Ma siamo comunque tutti pronti a discuterne, a discutere anche degli accordi di settore... Siamo tutti disponibili

tranne la solita sigla che cocciutamente continua con un atteggiamento pretestuoso. Gli unici che non siedono al tavolo sono loro».

Domani (oggi) sarà dura?

«Ho parlato con le sigle, so quali vorrebbero lavorare e rischiano di non farlo. Con la crisi che c'è costringere gli altri al fermo totale è grave. Uno sciopero non può essere subito. Spero che questa volta si intervenga».

GIL. F.

LORENZO FORCIERI (PORTO DELLA SPEZIA) «I CAMIONISTI SONO DIVISI SPERO NON CI SIANO DISORDINI»

GENOVA. Più che preoccupato per l'eventuale fermo dello scalo spezzino, il presidente dell'Autorità portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri, teme disordini. «Il peggio che possa capitare è che la spaccatura sindacale della categoria si traduca in una spaccatura anche tra i singoli. - dice - Per risolvere i problemi serve un'azione comune, coesa».

Trasportounito ha annunciato il blocco dei porti. Temete la paralisi?

«Nel porto della Spezia i sindacati più rappresentativi non hanno aderito alla protesta e hanno fatto anche volantaggio per affermare che domani (oggi, ndr) avrebbero lavorato. Se non ci saranno blocchi da parte di chi invece aderisce allo sciopero, i disagi dovrebbero essere limitati perché qui Trasportounito è una sigla largamente minoritaria».

Problemi, anche disordini, possono nascere da eventuali tentativi, da parte degli scioperanti, di bloccare fisicamente chi non aderisce. Li teme?



Lorenzo Forcieri

«Mi auguro che chi vuole scioperare scioperi e chi vuole lavorare possa farlo».

Il sottosegretario ai Trasporti Giachino, che martedì incontrerà Trasportounito, dice che bloccare i porti è illegittimo.

«Lo dico anch'io. Magari, però, se l'incontro con la categoria fosse stato convocato venerdì scorso, e non martedì prossimo, i porti non sarebbero in questa situazione».

Alla Spezia con gli autotrasportatori avete siglato un'intesa, recentemente?

«Abbiamo fatto un accordo per migliorare le modalità di lavoro, ridurre i tempi di sosta, accelerare le procedure. Lo hanno firmato tutte le sigle, tranne Trasportounito».

GIL. F.

Crisi, fiducia per la Liguria

Il Governatore: «Potremmo aver anticipato i tempi della ripresa»

«**S**e il mondo non cambia idea va a sbattere. La crisi finirà quando il mondo cambierà idea». La pensa così Claudio Burlando, che ieri ha chiuso la conferenza programmatica del Pd ligure, StabiliMenti, con un lungo intervento nel quale ha tracciato anche un excursus dei "cicli" storici della Liguria, dal Duecento ad oggi, soffermandosi poi sugli ultimi anni e sugli effetti della crisi attuale. Per dire che, però, nonostante tutto, la Liguria può farcela, forse anche prima di altri, e che se questo accadrà lo si deve anche a qualche intuizione giusta della sua classe

dirigente. «Lorenzo Basso mi ha detto che devo tirarvi su» premette. Parla di economia e lavoro il Presidente della Regione, snocciola dati e ricorda che quest'anno l'occupazione è tornata a salire e che «nell'ultimo anno buono prima della crisi la Liguria ha fatto il primo Pil italiano. Vuol dire che le forze politiche, forzatamente insieme alle forze economiche, hanno fatto qualcosa di buono. Siamo un popolo che non compra nemmeno quando ha i soldi ma adesso - osserva - i risparmi gli permettono di tamponare l'attuale momento difficile. Io non credo che adesso l'appa-

rato produttivo della Liguria sia meno forte di quello del Piemonte e può essere che, in un mondo nuovo una regione come la nostra, piccola e finora più debole, diventi meno debole se cambia e investe nei settori giusti». E Burlando crea un nuovo acronimo: Pit, porti, industria e trasporti. «In queste tre cose siamo andati avanti: nel porto non c'è più conflittualità e i porti liguri movimentano il 60% del totale italiano. Quest'anno i traffici sono tornati ad essere quelli del 2007: vuol dire che lì la crisi è superata». E che, secondo il Presidente, c'è speranza per tutto il resto.

Sciopero dei Tir l'Italia trema

Genova. Si prepara una settimana complicata per chi viaggia su gomma a causa dello sciopero dei tir deciso da Trasportounito con un fermo che scatterà alla mezzanotte di oggi e si protrarrà fino alle ore 24 di venerdì. I maggiori danni economici si possono avere per il blocco dei porti. Il fermo sarà attuato su tutto il territorio nazionale inclusa la Sicilia, «regione nella quale era stata annunciata, da soggetti non titolati a farlo - precisa Trasportounito - una revoca territoriale della protesta». La decisione di fermare i Tir, presa venerdì scorso dall'organizzazione che rappresenta le imprese terziste dell'autotrasporto (circa 5.800 aziende su un totale di 120.000), è stata confermata oggi e ha immediatamente suscitato polemiche fra le altre organizzazioni del settore. Il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino ha invitato l'organizzazione a desistere dallo sciopero definito «irresponsabile» perché c'è il rischio che i porti di Genova e La Spezia vengano bloccati. «Gli autotrasportatori di Trasportounito minacciano di mettere semirimorchi di traverso all'ingresso degli scali da lunedì 24 a venerdì 28 ottobre» ha denunciato Giachino.

«Invito Trasportounito a non bloccare l'economia del Paese, lo sciopero in questo momento è inutile, il governo sta lavorando per rispondere ai bisogni della categoria». Trasportounito ha invitato tutti gli autotrasportatori che parteciperanno alla protesta ad «adeguarsi allo spirito di una manifestazione pacifica». L'alternativa a questa forma estrema di protesta è la chiusura e l'illegalità, spiega il segretario nazionale Maurizio Longo. Trasportounito chiede interventi per la funzionalità del mercato e le normative del settore, come tempi di pagamento certi, modifiche al sistema dei costi minimi, così come al sistema degli accordi di settore, e più vigilanza sui contratti di trasporto e intermediazione. Inoltre chiede interventi per realizzare un gasolio professionale nazionale, per determinare una strategia nei confronti delle compagnie assicuratrici e per rivedere l'applicazione degli studi di settore. Contrarie allo sciopero si sono dette le altre due organizzazioni dell'autotrasporto, l'Unatras e Anita. Per Pasquale Russo segretario nazionale di Unatras la protesta è un'azione «inutile e dannosa» e comunque l'organizzazione che l'ha indetta «rappresenta solo una minuscola parte della categoria». Per Eleuterio Arcese, presidente di Anita (aderente a Confindustria) la protesta è «un atto irresponsabile». Per Anita: «non possiamo permetterci giorni di fermo che bloccherebbero punti nevralgici di smistamento delle merci come porti e interporti. Inoltre - prosegue - all'interno della Legge di stabilità 2012 sono previste risorse destinate all'ecobonus, l'incentivo per l'utilizzo delle autostrade del mare, un'operazione modale importante al pari del ferrobonus».

Tavolo per i tir contro il fermo

Genova - Un Tavolo sull' autotrasporto è convocato per martedì prossimo alle 12 a Roma al Ministero dei Trasporti. Vi partecipano le 13 sigle sindacali della categoria. Lo ha annunciato oggi a Genova il sottosegretario Bartolomeo Giachino, precisando che il governo ha aumentato i fondi per l'autotrasporto a 400 milioni di euro. «Invito Trasportounito a non bloccare l'economia del Paese - ha detto Giachino -. Lo sciopero in questo momento è inutile, il governo sta lavorando per rispondere ai bisogni della categoria».

La nuova Maersk Italia parte sotto una buona Stella

Genova - Finalmente un manager *Made in Italy* torna alla guida della filiale tricolore del global carrier numero uno del mondo. Orazio Stella, 45 anni, barese di origine - “ma sono 30 anni che non abito più in Puglia” - formazione scolastica a Milano (laurea in Giurisprudenza all’Università Cattolica del Sacro Cuore) ed affinamento all’estero (MBA all’Università di Strathclyde, Glasgow), dallo scorso 1° agosto è stato chiamato a dirigere Maersk Italia Spa dall’*headquarter* di Genova, ai rinnovati Magazzini del Cotone. Era dai tempi di Paolo Panzera che la società – all’epoca ancora negli uffici primigeni al Mandraccio nel Porto Antico – non vedeva un *managing director* nato nello Stivale. Nel tempo tante facce straniere, tutte nordiche, si sono avvicendate alla guida dell’agenzia marittima del vettore leader dei traffici containerizzati mondiali, dal fiammingo Eric Van Strydonck ai rampanti danesi Anders Koksbang e Morten Engelstoft, passando prima per l’algida connazionale Hanne Soerensen ed infine con l’informale ‘cow-boy’ a stelle e strisce Todd Pigeon. Una serie di top manager generalmente piuttosto austeri e molto bene ‘inquadri’ nei rigidi schemi istituzionali della casa- madre danese, poco radicati sul territorio non fosse altro per il fatto di sapere di avere un mandato a termine e dunque non particolarmente introdotti nel substrato locale (per non parlare della partecipazione ai salotti che contano), quantomeno per evidenti barriere linguistiche prima ancora per diktat della corporation che rappresentavano. E comunque tutti i capi che sono passati di qua hanno poi fatto ulteriore carriera sempre sotto l’ombrellone della società col vessillo azzurro in cui è inscritta la stella a sette punte. Ma di questo viatico tricolore verso altri sentieri gloriosi, apparentemente, almeno per ora, Orazio Stella non ne vuole sapere, fermo restando il suo fedele mettersi a disposizione di ogni volere superiore proveniente dall’Esplanaden di Copenhagen, ci mancherebbe! Anche perché per lui la poltrona più importante d’Italia nell’organigramma del gruppo AP Moller è un po’ il coronamento di una carriera tanto rapida quanto brillante, che lo ha portato da autentico Carneade del settore shipping alla ristretta cerchia dei manager che contano nella galassia danese in appena un quinquennio, partendo quasi da zero come cultura specifica. Anzi, più precisamente da una specializzazione nelle risorse umane avendo operato per anni industrie di vario genere, dall’IT (Xerox) al settore farmaceutico (Abbott), sempre con una passione per i grandi numeri del business, le regole della macroeconomia, le tendenze globali. “Arrivato nel 2006, mi sono subito appassionato alla globalizzazione che si respira nello shipping: una compagnia di navigazione è meglio di una *merchant bank* sotto questo profilo. Ed appena si è aperto uno spiraglio di carriera internazionale, mi sono proposto per andare a guidare l’ufficio de Il Cairo con competenza su tutto il South East Mediterranean (la striscia dei paesi maghrebini e mediorientali, dalla Libia alla Siria), che nel 2008 era indubbiamente una ‘zona calda’ sotto vari profili. Devo ammettere che, dopo aver tanto analizzato il mercato mondiale, nei primi tempi egiziani faticavo a capire numeri che non mi tornavano, ben diversi da quelli che mi sarei atteso da un’economia a tipica crescita *double-digit* come quella di questi paesi emergenti”. Erano i prodromi di una crisi – tuttora perdurante a livello mondiale – che tutto sommato in Egitto ha colpito meno che nel mondo occidentale; “il grosso deficit si è avuto tra la fine del 2008 ed il primo trimestre del 2009” conferma il manager che si ritiene in un certo senso fortunato di aver vissuto lo *tsunami* globale lontano dai mercati tradizionali, quelli più tramortiti. Dunque alla fine altro che manager d’Egitto! Quella del 2008 per Stella e per la Maersk si è rivelata una scelta coraggiosa ma senz’altro premiante, visti i risultati raggiunti. “Il nostro cluster è risultato per due anni di fila il migliore tra i 54 in cui la società ripartisce il pianeta commerciale. A quel punto mi ero guadagnato sul campo la promozione, ovvero il ritorno in patria, dove ovviamente spero di potermi fermare più a lungo del periodo triennale di media ‘giacenza’ dei manager *expatriate* del nostro Gruppo”. Nel mappamondo particolare di Maersk il cluster che fa capo all’Italia in realtà comprende anche paesi limitrofi quali quelli derivanti dallo scioglimento della ex-Jugoslavia, e poi Albania e Malta. “Ma le forze trainanti di questa regione, oltre al nostro Paese, sono Slovenia, Croazia e Malta più che Montenegro, Serbia e Bosnia-Erzegovina. Di fronte ad un mercato complessivo atteso crescere del 4%, il tasso di incremento dei volumi della nostra compagnia sarà superiore al 10%. E in Italia sarà poco sotto questo valore, contro una crescita del paese del 4-5%. Il nostro traffico afferente i porti italiani nel 2011 dovrebbe constare di circa 370- 380mila teus movimentati”. Come noto, da qualche tempo il colosso danese

non fa più capo all'MCT di Gioia Tauro quale hub di transhipment. Sono questioni su cui Stella non indugia ulteriormente, salvo liquidare il terminal gestito da Contship Italia con un paio di semplici osservazioni. “È un porto, quello calabrese, poco adatto al nostro modello di traffici; Gioia Tauro sconta le difficoltà di inoltro della merce scaricata nel resto d'Italia, per servire il mercato locale è decisamente meglio Taranto, dove scala con frequenza regolare un nostro servizio settimanale intramediterraneo da Malta effettuato con feeder terzo. I nostri porti di transhipment regionali nell'intero Mediterraneo sono invece Algeciras da una parte (e Tangeri, quando partirà definitivamente) e Port Said dall'altro”. In Italia, oltre allo scalo ionico ed a quello calabrese, nel quale rimangono alcuni servizi minori, la compagnia danese scala anche i porti di Genova (Voltri), Livorno, La Spezia – la novità assoluta, che dal 21 ottobre è porto abbinato a Genova nel servizio settimanale AE11 dal Far East - Napoli, Salerno, Palermo, Catania, Ancona, Ravenna, Trieste e Venezia (Marghera). “Veniamo in Italia con navi che oggi arrivano, quelle più grandi, a circa 10.000 teus di capacità. Le 18.000 teus della classe Triple-E in costruzione (la prima delle 20 unità ordinate, per le quali sono stati investiti ben 3,8 miliardi di dollari, è prevista in navigazione fra due anni, ndr) difficilmente arriveranno da noi, soprattutto per un problema di carenze infrastrutturali a terra e di minimi servizi accessori di collegamento” ammette a denti stretti Stella, che poi dirime una questione molto dibattuta: il nuovo terminal di APMT in fase di realizzazione a Vado potrà modificare gli attuali equilibri? “Per noi quello savonese è visto come un gateway verso l'Europa, principalmente Svizzera, Francia e Germania. Vista la sua limitata capacità (circa 700mila teus, ndr) non ha certo la valenza di un porto di transhipment. Peraltro devo assicurare anche i genovesi; probabile che la Lanterna perda qualche traffico a favore di Vado, ma alle condizioni odierne vedo difficile uno *swap* integrale fra i due scali liguri, non crediamo proprio in una scelta ‘manichea’ su questo aspetto. Quello di prossima apertura (si prevede il 2014) sarà per Maersk – che vi si comporterà da cliente, preciso – un terminal modello di efficienza e di performance, uno scalo organizzato in maniera ideale perché disegnato in una certa maniera, ma non certo l'unico di riferimento su quel fronte di mare. Peraltro si sa che i nostri ‘cugini’ di APMT stanno facendo certi ragionamenti anche su Monfalcone (il famoso progetto ‘sponsorizzato’ da Unicredit, ndr), dove tuttavia la concorrenza non mancherà vista l'esistenza di terminal di media dimensione già oggi piuttosto validi”. Da questo lunedì 24 ottobre, intanto, è scattato l'atteso nuovo servizio *Daily Maersk* destinato a rivoluzionare la logica dei servizi marittimi secondo paradigmi molto semplici, che lo stesso Stella illustra con dovizia di particolari. “Cominciamo col precisare che si tratta di un servizio offerto sul trade Far East-North Europe, ma è vero che le intenzioni sono di applicarlo anche ai traffici afferenti il Mediterraneo. La base di partenza del ragionamento è che, statistiche alla mano, nel mondo quasi un container marittimo su due arriva in ritardo (44% per la precisione). Situazione inaccettabile per il settore manifatturiero, che di conseguenza deve approntare dei buffer di magazzino per ovviare a ritardi inevitabili e mantenere stock di scorte sufficienti ad ovviare”. Ed è proprio su questa incertezza che va ad incidere la nuova offerta di prodotto. “Da quattro porti asiatici (Ningbo, Shanghai, Yantian e Tanjung Pelepas) partiranno – ogni giorno alla stessa ora per tutto l'anno, come fosse un treno – portacontainer (70 il numero di unità complessivamente impiegate) destinate a tre porti maggiori nordeuropei (Felixstowe, Rotterdam e Bremerhaven) proprio allo scopo di dare ai caricatori garanzie assolute, evitando l'alea del “ma la nave è arrivata?” E per ogni ritardo accumulato Maersk è disposta a riconoscere una forma di risarcimento – variabile da 100 a 300 dollari a container in funzione dei giorni di differimento accumulati – che non sarà certo sufficiente a far felice il cliente e ricompensarlo in pieno del disagio subito, ma almeno evidenzia un'assoluta serietà di intenti da parte nostra, una fiducia nelle nostre capacità di fare, un impegno che non è una vana promessa. Di certo, non sarà semplice attuare tale ambizioso disegno, però l'obiettivo è chiaro: diventare partner affidabile dell'industria, la tratta marittima non deve più essere un costo che – per quanto accessorio (2% del costo intero del prodotto venduto) – rischia di compromettere il buon esito della transazione commerciale. Ci siamo posti un target del 95% di puntualità (contro l'attuale 75%)”. Stella, manager moderno e competente che sposa in pieno la filosofia del suo datore di lavoro, ricca di slogan assai esplicativi – la garanzia sui tempi di consegna viene tradotta in “*We just made shipping boring*” – parla rendendo con efficacia l'idea di ‘magazzino sull'acqua’ e di ‘nastro trasportatore infinito’ per spiegare come far combaciare l'esigenza del *just in time* dei produttori con la fornitura di un servizio di trasporto marittimo ‘da orologio svizzero’. “Non avrebbe senso portare la competizione sul terreno del *pricing*, si alimenterebbe un circolo vizioso destinato a fare il male di tutti i carriers. Occorreva dunque distinguersi, fornire del valore aggiunto. E le prime risultanze sono positive: la grande industria ha accolto con favore la nostra proposta. Un po' meno calorosa forse è stata la reazione degli spedizionieri – un ampio tessuto di cui è costellata la catena logistica – perché si va in parte ad incidere sul loro margine di manovra, ma tengo a precisare che non è per nulla nostra intenzione prevaricare il ruolo, che apprezziamo in pieno. Eventualmente possiamo dire che l'evoluzione del mercato potrebbe portare ad una piccola selezione tra quei *freight forwarders* che non saranno in grado di adeguarsi ai cambiamenti, ma nulla di più”. Stella non nasconde il fatto che un servizio così ‘preciso’ comporti anche un piccolo sacrificio da parte

dell'utente. "Ma non parlerei di prodotto più costoso, quanto di prodotto diverso, con un prezzo congruo alla sue superiori prerogative rispetto agli standard di mercato". Relativamente al nostro mercato, il manager è stato investito di una missione univoca: aumentare decisamente la crescita. "Appena sono rientrato in Italia ho realizzato l'esistenza di margini di sviluppo interessanti, in cui Maersk può fare di più. Gli step incrementali sono da quantificare proprio in questi giorni, per cui oggi di numeri non ne posso dare, se non alcuni generali. Entro tre anni, dal 2012 al 2014, dobbiamo passare ad un aumento in doppia cifra. In Italia Maersk intende crescere del 10% annuo, ma ancora non basterà ad allinearsi a quel +15% di aumento medio dell'azienda, dunque occorrerà fare uno sforzo ulteriore". Lo sviluppo non verrà perseguito con una politica espansiva ma principalmente con un aumento della produttività. "Posso anticipare che non apriremo altri uffici in Italia (attualmente esistono quelli di Genova, Milano e Napoli), dove permarrà la parte a maggior valore aggiunto, il reparto commerciale e il customer service, relegando il back office amministrativo a paesi come India e Filippine, meno onerosi. Anche l'organico italiano sembra a regime (circa 200 addetti), a meno che non riusciamo a far esplodere lo sviluppo del nostro business a livelli tali da richiedere nuove risorse. Una carenza di personale sarebbe in realtà un problema auspicabile..." sorride Stella, che nega anche la volontà di investire per acquisire società terze o che fanno altri mestieri. "Siamo molto concentrati sul nostro core business. Anche con società parte dello stesso gruppo, quali ad esempio Damco, operiamo con criteri asettici: per noi sono alla stregua dei loro concorrenti, in comune abbiamo solo il padrone. Anche Seago viene trattata così, rispetto ad altri società di feeding ha, nei nostri confronti, solo l'aspetto vantaggioso di fare attività complementari e totalmente inaccessibili alle nostre, dunque non è sovrapponibile a Maersk". Tra i filoni nel mirino in Italia c'è sicuramente quello reefer. "È la parte più alta della nostra offerta commerciale, quella su cui investiremo di più. Già oggi vale il 35-40% del nostro export ma questa quota può salire ancora. Mi sono sempre chiesto, da pugliese, dove andavano a finire le quantità di ortofrutta coltivate nella mia terra, trovando ora una risposta; rimangono quasi tutte per consumo locale. Un vero peccato perché basterebbe consorzio tra loro i produttori del Meridione d'Italia in modo da costituire un'offerta aggregata che sarebbe capace di raggiungere mercati del Nord Europa oggi del tutto impensabili per i piccoli produttori" spiega il manager barese, che esemplifica il concetto con un parallelismo con la ben nota Agrexco israeliana. "Ecco, ci vorrebbe un soggetto unico capace di radunare attorno a sé tale massa critica. È un'idea da sviluppare". L'ultima battuta riguarda il mercato più chiacchierato del momento, per ovvi motivi di attualità, la Libia. Dalla sospensione dei collegamenti il 22 febbraio, quando i porti scalati con regolarità da Maersk erano Bengazi, Al Khoms e Misurata, da un mese le navi azzurre sono tornate a toccare Bengasi. "Anche se non cospicuo e dinamico come quello dell'Egitto e neppure come quello del Marocco, il mercato libico ci interessa parecchio. Siamo riusciti a tornare a settembre dopo un intero semestre di congelamento e siamo sicuri che anche qui Seago farà un eccellente lavoro. Confidiamo in un sostenuto incremento degli scambi fra Italia e Libia viste anche le capacità imprenditoriali esistenti di importare tutti i generi di beni".

GNV sospenderà la linea Genova - Porto Torres

Nuovo schiaffo per i collegamenti fra la Sardegna e il continente. Secondo quanto riportato da diverse agenzie di stampa a partire dalla seconda settimana di novembre Grandi Navi Veloci sospenderà la linea fra Genova e Porto Torres, operata ad oggi con il traghetto Fantastic e su cui si sarebbe dovuta spostare a breve La Superba (il che avalla l'ipotesi che quest'ultima venga invece impiegata nei prossimi mesi sulla Napoli-Palermo di SNAV, ormai consorella a tutti gli effetti di GNV, *S2S n.38 e 39/2011*). “La compagnia, dopo aver valutato l'opportunità di proseguire l'operatività sulla tratta, anche mettendo in atto un rigoroso processo di riduzione e ottimizzazione dei costi, ha deciso di sospendere il servizio invernale del collegamento con Porto Torres, su cui continueranno a insistere uno scenario competitivo distorto e un aumento sproporzionato dei costi, difficilmente sopportabili nell'attuale contesto economico di crisi. Siamo stati quindi costretti ad operare questa difficile scelta alla luce di condizioni economiche che non offrivano alcun margine di manovra”, ha dichiarato Ariodante Valeri, direttore generale di GNV. “Già in un contesto di ordinarietà i costi di esercizio della stagione invernale superano abbondantemente i ricavi. A maggior ragione, in questo momento congiunturale, un'azienda privata come GNV non può in alcun modo operare in un regime di perdita di tale portata”. La ripresa delle attività sulla linea Genova-Porto Torres è prevista nell'aprile 2012.

Container: torna la corsa ai cantieri, ma il mercato stenta a decollare

Archiviata la crisi, gli armatori attivi nel trasporto di contenitori tornano a ordinare a pieno ritmo, portando il portafoglio complessivo (navi con consegna entro il 2015) a un totale di 57 miliardi di dollari. Di questi, 27 miliardi corrispondono a commesse assegnate prima del crack finanziario mondiale, che però devono essere ancora portate a termine a causa del posticipo delle consegne ottenuto dai clienti dei cantieri, mentre altri 30 miliardi sono stati spesi tra il 2010 e il 2011 per ulteriore tonnellaggio. La maggior parte delle risorse investite, 35 miliardi, proviene dalle casse dei grandi liner, mentre gli armatori non-operatori contribuiscono con 22 miliardi di dollari in ordini di navi ancora da consegnare. In particolare poi, tra i carrier oceanici, sono stati i big a spendere di più: ben 33 dei 35 miliardi provenienti dagli operatori attivi direttamente nel trasporto marittimo arrivano da compagnie comprese nella top 20 mondiale. Soltanto MOL e NYK, tra le prime venti shipping company del comparto container, non hanno un orderbook significativo, ma si sono comunque mosse sul mercato dei noleggi fissando diverse navi da 13.000 e 14.000 TEUs per non perdere competitività rispetto ai competitor. Nella 'gara' alle nuove costruzioni Maersk conferma la sua leadership con ordini per un totale di 6,5 miliardi di dollari, costituiti principalmente dalle 20 maxi-portacontainer classe Triple-E da 18.000 TEUs (190 milioni di dollari l'una) e da 24 navi tra i 4.500 e i 7.500 TEUs, per un esborso complessivo di 2,6 miliardi di dollari. Seguono, nella classifica dei liner più impegnati finanziariamente, Neptune Orient Lines/APL di Singapore, con un monte-ordini pari a 4 miliardi di dollari, e la taiwanese Evergreen con circa 3 miliardi di dollari di commesse. Se la corsa ad assicurarsi nuovo tonnellaggio non deve stupire – il settore spera nella ripresa e ordinare, oggi, costa fino al 30% in meno rispetto al biennio 2006-2008 – non mancano tuttavia rischi e incertezze: secondo un recente report di BIMCO, infatti, anche nei container come in altri comparti dello shipping, l'*oversupply* è ancora dietro l'angolo. Nel 2011 (fino a fine anno) sono entrati sul mercato del trasporto marittimo di container nuove navi per 1,3 milioni di TEUs, che hanno fatto crescere dell'8,7% la capacità mondiale di stiva (nei primi 6 mesi dell'anno l'incremento aveva già toccato quota 6,5% con 966.000 TEUs consegnati) a fronte di un domanda corrispondente che durante l'anno in corso crescerà al massimo del 2%. Per porre rimedio a questo evidente squilibrio (a fine 2013 saranno operative sul mercato nuove navi per un totale di altri 3 milioni di TEUs circa) non sarà sufficiente eliminare i servizi considerati ridondanti, come molte compagnie hanno peraltro già fatto, ma secondo gli analisti si renderà necessario un ricorso massiccio al disarmo temporaneo del naviglio in eccesso. A metà settembre 2011 – riporta Alphaliner – erano 129 le portacontainer in *lay-up*, pari a 230.000 TEUs ovvero l'1,8% della flotta mondiale, porzione troppo contenuta (nel 2009 c'erano navi in disarmo per 1,5 milioni di TEUs) per poter avere effetti consistenti su un mercato già depresso. Gli armatori, e in particolare toccherà ai non-operativi piuttosto che ai grandi liner, dovranno fare di più per compensare rate che ad oggi, sulla rotta di riferimento Europa-Asia arrivano (al netto del sovrapprezzo di 800 dollari dovuto al costo del carburante) a 745 dollari a TEUs, valore (sempre al netto del *bunker surcharge*) inferiore a quello registrato nel 2009, in piena crisi. Oltre all'eccesso di stiva – nei primi 9 mesi del 2011 sono state consegnate 35 navi con capacità superiore ai 10.000 TEUs, che si aggiungono alle 66 già operative, tutte tra Aisa e Europa – a tenere basse le rate su questa direttrice contribuisce anche la debolezza della domanda, causata dalla perdurante situazione di difficoltà di molte delle economie del Vecchio Continente. Sulle rotte trans-pacifiche la situazione è leggermente migliore, ma resta comunque incerta. Come risposta sono già stati tagliati 7 servizi tra Far East e West Coast degli USA, e altri 4 saranno cancellati entro la fine del 2011, sempre stando ai dati forniti da Alphaliner. I porti di Los Angeles e Long Beach, che da soli movimentano i 2/3 dei container in arrivo sulla costa occidentale degli Stati Uniti, nei primi 8 mesi dell'anno hanno registrato una crescita inferiore all'1,5%.

Il ministro Matteoli precisa la lista dei porti italiani inseriti nel “core network” della rete europea TEN-T

Sono Ancona, Bari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia

inforMARE - Oggi il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, ha confermato che il porto di Livorno è stato inserito tra scali strategici europei. Lo scalo - ha dichiarato - «è stato inserito dalla Commissione Europea tra gli scali a rilevanza europea. La riconosciuta strategicità consentirà allo scalo toscano di poter usufruire in futuro dei finanziamenti comunitari da destinare al suo potenziamento e sviluppo».

Matteoli ha precisato che, insieme con Livorno, sono stati confermati nel “core network” della rete infrastrutturale europea TEN-T i porti di Genova, La Spezia, Napoli, Gioia Tauro, Palermo, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste.