

Gare, rischio conflitti di interesse

Cerruti: «Voteremo con onestà, come sempre». Cresce la voglia di rinviare la decisione

GENOVA. La separazione del sesto modulo dal terminal Vte «va nella direzione contraria alla logica commerciale». Per quanto riguarda l'accorpamento della concessione del Multipurpose, invece, «non vedo la necessità di un unico concessionario». Il presidente degli agenti marittimi genovesi, Giovanni Cerruti, bocchia così le bozze del bando di gara ricevute dall'Autorità portuale, in vista del Comitato che si riunirà venerdì prossimo a Palazzo San Giorgio. La riunione si occuperà anche di una terza concessione, quella delle manovre ferroviarie in porto. Fra i rappresentanti delle categorie presenti ci saranno anche alcuni imprenditori direttamente interessati alle decisioni che verranno prese, come i terminalisti Alfonso Clerici e Ignazio Messina. Secondo Cerruti, tuttavia, non c'è da temere che il voto sia viziato da conflitti di interesse: «Devo dire che sul fronte degli operatori c'è sempre stata onestà. In passato, ogni volta che qualcuno si riteneva in conflitto di interesse in occasione di un voto, si è alzato e ha lasciato la riunione». Una consuetudine che, fa capire il rappresentante degli agenti marittimi, si ripeterà anche venerdì.

Nonostante questa assicurazione, la riunione di venerdì si annuncia irta di difficoltà per il presidente Luigi Merlo. Le imprese probabilmente punteranno a rimandare le decisioni. «Non ho ricevuto ancora - dice Cerruti - l'ordine del giorno, ma spero che il presidente non abbia previsto molti altri punti oltre alle concessioni, perché vorrebbe dire che dovremmo restare a discutere anche tutto il fine settimana». La battuta lascia capire che sulle concessioni gli operatori faranno sentire nel dettaglio le loro posizioni, senza accontentarsi di prendere atto delle proposte dell'Authority. Fra l'altro, Cerruti lamenta che il bando delle manovre ferroviarie non sia ancora stato presentato ai membri del Comitato: «Mi rendo conto che sono momenti congestionati, ma così i tempi si fanno troppo stretti perché il Comitato possa analizzare le proposte». Merlo è stato nominato presidente con l'approvazione degli opera-

IL SECOLO XIX

tori portuali. Il braccio di ferro sulle concessioni potrebbe incrinare il rapporto? «Noi - replica Cerruti - siamo stati a fianco di Merlo dagli inizi e lo siamo tuttora. Sta facendo un grande lavoro e non possiamo pretendere che vada sempre nella direzione che sarebbe giusta per noi. In più ha dimostrato di saper ragionare. Se faremo delle critiche, saranno intellettualmente oneste e se il presidente le vorrà recepire, avrà ancora di più il nostro consenso». La questione più chiara è quella del sesto modulo. Il lembo di porto di Voltri che deve ancora essere assegnato è, secondo gli agenti marittimi, troppo piccolo per farne un terminal indipendente: «Nello scenario attuale, un terminal container di 127.000 metri quadrati con 282 metri di banchina non ha prospettive. Le navi da 6.000 o 8.000 teu saranno

troppo grandi per attraccare». Ma c'è una sentenza che impone la gara. «Non sono in grado di dare un parere legale. Io ragiono dal punto di vista commerciale. Posto che la legge sia così, non è favorevole allo sviluppo del porto di Genova. Voglio vedere chi si candiderà per investirci».

Per il futuro dell'ex-Multipurpose, quello che il bando di gara chiama area di Ponte Canepa-Calata Tripoli, Cerruti chiede più tempo per trovare una soluzione condivisa: «È un terminal di dimensioni notevoli, in cui esiste una ragnatela di interessi da parte di aziende che hanno già sviluppato lì le loro attività. Mentre nei contenitori la logica prevalente è quella di un operatore con forza internazionale, su traffici di diversa dimensione, come frutta, rotabili, merci varie, non vedo la necessità di un unico concessionario. Per

evitare che gli operatori presenti possano sollevare ricorsi, che secondo me sarebbero giustificati, bisognerebbe formare un'associazione temporanea d'impresa. Ma a fare un consorzio ci vuole tempo e dubito che venerdì si possa già arrivare a questa soluzione».

Sulla riunione incombe il problema del conflitto di interessi. È un tema di cui si parla anche nel quadro della riforma della legge 84. C'è chi vorrebbe cambiare la composizione dei Comitati. Cerruti non ci sta: «Se vogliamo parlarne, allora anche i sindacati rappresentano gli interessi di una parte. Io credo che ognuno debba esprimere le proprie opinioni. Poi al momento del voto, se qualcuno ritiene di avere un conflitto di interesse deve alzarsi e uscire. Mi aspetto che avverrà così anche questa volta».

ALBERTO GHIARA



Una suggestiva panoramica del terminal container di Genova Voltri. Il sesto modulo del porto finirà all'asta

>> **LA REPLICA**

**MERLO: «SERVE
UNA RIFORMA
DELLA LEGGE»**

*** GENOVA. «È vero, a ogni riunione del Comitato portuale c'è sempre qualcuno che si alza per problemi di conflitto di interesse. Sarebbe meglio se questo non succedesse». Così Luigi Merlo, il presidente dell'Autorità portuale di Genova, commenta la presa di posizione del presidente degli agenti marittimi genovesi, Giovanni Cerruti, sul problema degli interessi incrociati all'interno dello scalo genovese. Lo stesso Cerruti, peraltro, è azionista del terminal Sech, e in base allo scambio azionario dello scorso anno, ha anche interessi sul terminal di Voltri. «Nella riforma della legge portuale - continua Merlo - si è parlato di eliminare le figure dei terminalisti dal Comitato. Ma è una soluzione radicale: meglio sarebbe che le associazioni di categoria venissero rappresentate da figure neutre, come ad esempio i segretari generali». Persone insomma che possono rappresentare l'interesse comune della categoria, ma che non hanno interessi specifici all'interno del porto. Cerruti ritiene che eventuali ricorsi sul rinnovo delle concessioni possano essere corretti. «Su questo - dice Merlo - ricordo che nel bando, se ci fosse un pronunciamento del Riesame in questo senso, è prevista la possibilità di tornare alle condizioni antecedenti alla gara».

IL SECOLO XIX

Tirrenia, una querela per Gnv

**L'ad Cassano della
compagnia genovese
avrebbe diffuso «numeri
falsi» su debiti e valore
della società di Stato**

GENOVA. Franco Pecorini, amministratore delegato di Tirrenia, ha citato in giudizio il presidente e amministratore delegato di Grandi Navi Veloci (Gnv) Silvano Cassano per le dichiarazioni da lui rilasciate illustrando l'offerta di acquisizione della compagnia pubblica. Per Pecorini l'indebitamento di Tirrenia è di 725 milioni e non di 800-850 milioni come sostenuto da Cassano. Pecorini contesta anche il valore «molto basso» attribuito alla flotta pubblica facendo riferimento alla perizia di un broker che attesterebbe un valore del naviglio superiore a un miliardo di euro.

Secondo Tirrenia, le dichiarazioni di Cassano sarebbero «mirate a sminuire il valore della società e screditarne il management» e «generano sugli interlocutori la preoccupazione che Tirrenia versi in uno stato di disequilibrio economico-finanziario». Inoltre, secondo Tirrenia, i principali indicatori finanziari utilizzati dalla prassi sarebbero «in linea con i concorrenti nel settore della navigazione e risultano peraltro migliori di quelli di Grandi Navi Veloci».

Bilancio e valutazione della flotta non sono però le uniche dichiarazioni di Cassano che hanno fatto saltare la mosca al naso ai vertici della Tirrenia. Nelle scorse settimane infatti l'amministratore delegato di Grandi Navi Veloci aveva detto che «Pecorini nasconde i veri numeri di Tirrenia da 25 anni». Su questo fronte, la compagnia di Stato risponde che i bilanci sono certificati e pubblici, mentre Tirrenia è sottoposta al controllo della Corte dei Conti. In merito all'azione legale intrapresa da Tirrenia, Grandi Navi Veloci preferisce non commentare.

Cantieri navali, lo scatto di Pechino: superato il Giappone

Il Dragone cresce nelle consegne. Ma è incognita su quante unità non saranno costruite per colpa della crisi

GENOVA. Per la prima volta, il volume complessivo delle navi consegnate in Cina ha superato quello del Giappone, nei primi sei mesi dell'anno. Secondo quanto riporta Clarkson, uno dei maggiori broker e advisor del settore, la quota della Cina è cresciuta del 23 per cento nel primo semestre, a fronte di quella del 22 per cento registrata dal Giappone.

Nella storia della cantieristica navale, il 2009 verrà ricordato come un periodo tempestoso. All'inizio dell'anno, infatti, i cantieri navali di tutto il mondo avevano in cassa il più sontuoso portafoglio ordini mai realizzato fino a quel momento: 595 milioni di tonnellate di portata lorda. Ora, invece, dopo la bufera della crisi, nessuno sa bene quante di queste navi saranno effettivamente costruite: in tutto il mondo infatti armatori e cantieri stanno contrattando senza tregua per rivedere gli ordini, molti dei quali siglati sotto l'ubriacatura dei futures, i contratti che promettevano una crescita senza fine per il settore dello shipping.

La ricetta con cui i cinesi hanno superato i giapponesi è facilmente indovinabile: costi di costruzione ridotti all'osso, navi standard facilmente moltiplicabili, nessuna particolare fi-



I cantieri navali di Qingdao. Nel 2009 la Cina ha superato il Giappone

nezza tecnologica. Tutto l'opposto ad esempio della strategia presa dall'Europa, che per sopravvivere alla concorrenza asiatica ha puntato sull'idea di più qualità e meno quantità.

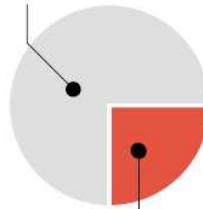
E del resto, fu proprio il Giappone che dagli anni Ottanta usò gli stessi ingredienti della Cina di oggi per dare l'affondo alla cantieristica del Vecchio Continente, che fino a quel momento

aveva dominato incontrastata in tutto il mondo. Ancora oggi, la produzione giapponese è costituita per due terzi da navi portarinfuse.

Ora, lasciatisi definitivamente alle spalle il Giappone, la Cina tenta di agganziare la Corea del Sud, che è il primo produttore mondiale nel settore della cantieristica. Nel secondo trimestre, l'output cinese ha rag-

I NUMERI

595 milioni tpl
il portafoglio ordini
mondiale di cantieri navali



150 milioni tpl
il portafoglio ordini cinese

tpl = tonnellate di portata lorda

1.792
i cantieri navali in Cina

GRAF. C. IL SECOLO XIX

giunto un picco di 2,4 milioni di tonnellaggio lordo compensato - un indice che serve a definire l'ammontare di lavoro necessario per costruire una data nave, calcolato il tonnellaggio della nave per un coefficiente, che è determinato dalla tipologia e dalla dimensione della nave in oggetto.

A fronte di questo, il Giappone ha raggiunto i 1,2 milioni di tonnellaggio

lordo compensato, il 10 per cento in meno quindi rispetto alla Cina. Ma secondo la previsione di Clarkson, la produzione per trimestre potrebbe raggiungere, nel 2010, i quattro milioni di tonnellaggio lordo compensato, non lontano dai cinque milioni attualmente macinati dalla Corea del Sud.

Ma questo, dipenderà appunto dagli ordini cancellati e ritardati: volume e giro d'affari di queste costruzioni fantasma, sottolineano da Clarkson, sono tenuti sotto stretto segreto da dai cantieri e dagli armatori in trattativa. Sicuramente, il dato inciderà in maniera significativa: basti pensare che nel 2002, quando il settore aveva subito un forte scossone e si erano verificati numerosi ritardi e cancellazioni nella consegna delle navi, i cantieri di tutto il mondo marciavano al ritmo di 4,5 milioni di tonnellaggio lordo per trimestre. Oggi, la produzione è di 11 milioni di tonnellate per trimestre, il 244 per cento in più rispetto a quell'epoca. Risultato, secondo le prime stime degli esperti l'immenso portafoglio mondiale dovrebbe uscire dal 2009 decurtato del 30 per cento. E molti osservatori finanziari fanno notare che la crisi dello shipping è tutt'altro che alle spalle: la metà del portafoglio ordini mondiale non è ancora finanziata, e questo non può che rimescolare le carte sul fronte delle future consegne ed equilibri tra la produzione dei Paesi coinvolti in questo business.

ALBERTO QUARATI
quarati@ilsecoloxix.it

CARICHI SECCHI

D'Amato ricontratta ordine per rinfusiera

GENOVA. D'Amato di Navigazione avrebbe concordato con i cantieri cinesi Jiangsu New Yangzijiang Shipbuilding il rinvio di più di un anno e l'eventuale cancellazione di una rinfusiera da 92.500 tonnellate di portata lorda che avrebbe dovuto essere consegnata alla fine del 2009. La nave potrebbe essere messa sul mercato ad un prezzo di circa 40 milioni di dollari. I cantieri Jiangsu hanno in portafoglio ordini per 36 bulker post panamax dello stesso tipo di quelle ordinate dagli armatori napoletani. Lo scorso 22 luglio la D'Amato di Navigazione ha presentato al Tribunale di Napoli una proposta di concordato preventivo.

ALLE FILIPPINE

Sospesi i servizi del traghetto-killer

GENOVA. A seguito del capovolgimento del traghetto "Superferry 9", che ha causato la morte di nove persone, le autorità marittime filippine hanno sospeso i servizi passeggeri della Aboitiz, una società che opera dieci traghetti ro-pax con il marchio Superferry. Tutte le navi saranno soggette ad un audit straordinario per verificare la rispondenza alle norme di sicurezza della navigazione.

CAP GENOVA PENSIONI, INCONTRO POSITIVO A ROMA

... «PER i pensionati ex Cap la vicenda è risolta». Lo ha annunciato il parlamentare Michele Scandroglio (Pdl) alla fine del vertice tenutosi al ministero del Lavoro alla presenza del sottosegretario Viespoli

.....
<http://shippingonline.ilsecoloxix.it>

COSTRUZIONI CROAZIA, 27 GRUPPI IN CORSA PER I CANTIERI

... SONO 27 le offerte di acquisto già pervenute per i maggiori cantieri croati ancora di proprietà statale, per i quali l'Unione europea ha chiesto la privatizzazione. Altre offerte potranno essere presentate entro il 30 settembre

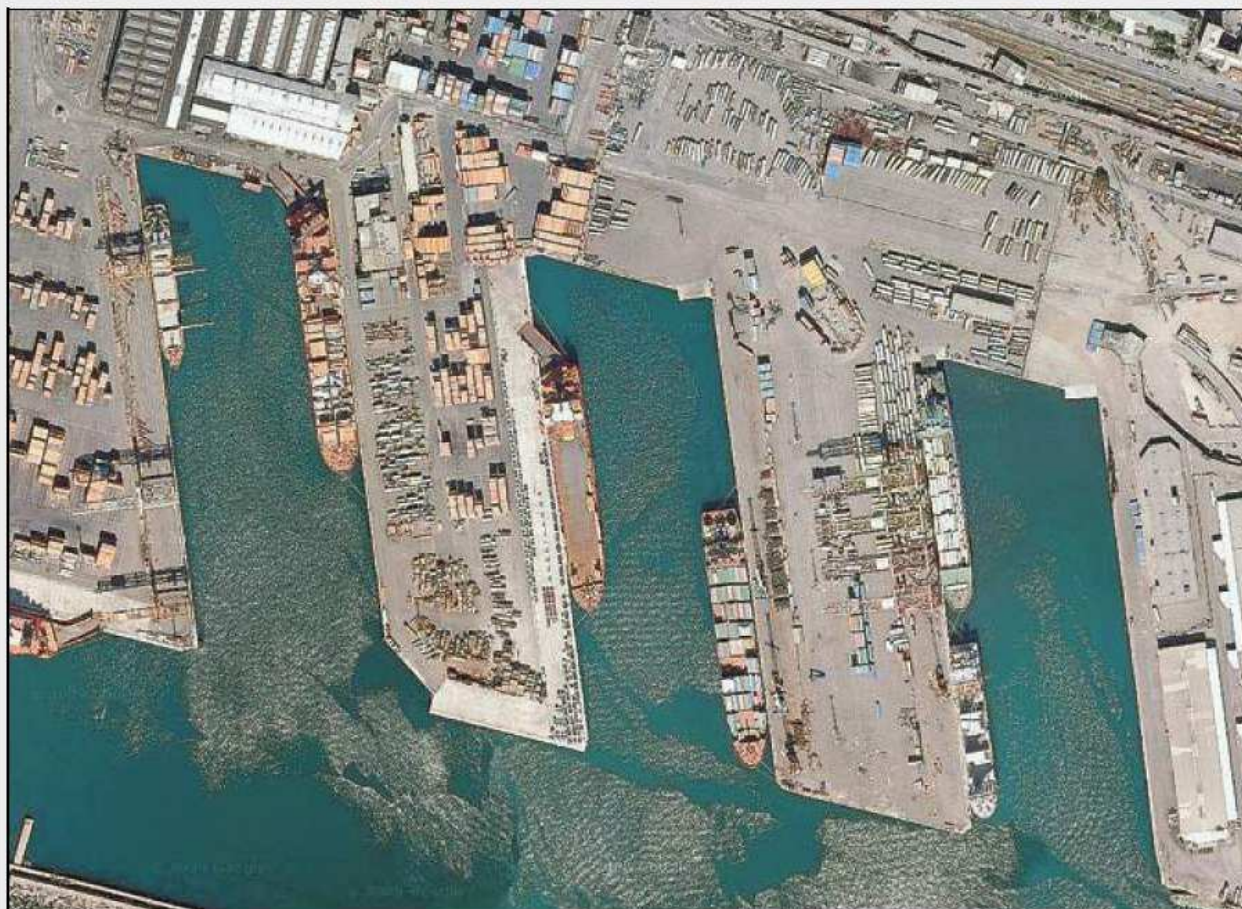
.....
http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/armatori_e_cantieri

ARCTIC SEA MOSCA: «NIENTE ARMI A BORDO DELLA NAVE»

... NESSUN carico diverso da legname a bordo dell'Arctic Sea: Mosca chiude così bruscamente il discorso sulla nave cargo, scomparsa per due settimane tra il Baltico e l'oceano Atlantico il mese scorso

.....
http://shippingonline.ilsecoloxix.it/rubriche/politiche_marittime

SECONDO NERLI, È «SINGOLARE CHE SI PARLI DI RICORSI PRIMA CHE LA GARA SIA STATA FATTA»



Concessioni, Assoporti benedice la cura Merlo

Da Assoporti arriva la piena approvazione al modo con cui il presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo, sta portando avanti le procedure di assegnazione delle concessioni del Multipurpose e del sesto modulo di Voltri. «Al posto di Merlo avrei fatto lo stesso», dice il numero uno dei porti italiani, Francesco Nerli, impegnato ieri nel direttivo dell'associazione per preparare l'assemblea del primo ottobre. Nerli, già presidente dei porti di Civitavecchia e Napoli, non ha dubbi: «L'Autorità portuale di Genova ha correttamente scelto una procedura pubblica, come era tenuta a fare». A stupirlo è semmai il polverone che si è sollevato, con gli operatori che già minacciano ricorsi: «È singolare che

si parli di ricorsi prima che la gara sia stata fatta». Merlo ha messo in guardia dal rischio che il porto ricada nella ragnatela dei ricorsi, che hanno frenato per anni lo sviluppo delle banchine. Nerli, pur non volendo entrare nel merito della questione genovese, esprime la propria sorpresa: «Capirei che se ne parlasse a fronte di una gara fatta, ma così non so di che cosa stiamo trattando. C'è una legge che dice che le concessioni si fanno così, con gara a evidenza pubblica». La tensione di questi giorni fra Authority e operatori si intreccia con il dibattito che nei mesi scorsi ha accompagnato l'iter di riforma della legge 84, in particolare sul ruolo degli enti portuali.

Dopo la pausa estiva, il Parlamento riprenderà la discussione. Questa vicenda può avere delle ripercussioni sul testo della nuova legge? «In Italia - risponde Nerli - c'è una legge in vigore che prevede che l'Autorità portuale abbia un ruolo di programmazione, sviluppo e controllo. A Genova il Comitato portuale ha dato mandato al presidente e il presidente ha messo le concessioni in gara. È un suo diritto e dovere. Ma vediamo che c'è bisogno di dare maggiori poteri alle Authority perché possano gestire al meglio le procedure di concessione e stabilire se revocarle o meno. Snellire e rafforzare le procedure già esistenti garantirà sia chi dà le concessioni, sia chi le riceve».

Alberto Ghiara

Cantieri navali, è arrivata l'ora dei cinesi

Produzione: nel primo semestre superato per la prima volta il Giappone

Per la prima volta, il volume complessivo delle navi consegnate in Cina ha superato quello del Giappone, nei primi sei mesi dell'anno. Secondo quanto riporta una ricerca di Clarkson, la quota della Cina è cresciuta del 23 per cento nel primo semestre, a fronte di quella del 22 per cento registrata dal Giappone. Nella storia della cantieristica navale, il 2009 verrà ricordato come un anno di tempesta e cambiamento. All'inizio dell'anno, infatti, i cantieri navali di tutto il mondo avevano in cassa il più sontuoso portafoglio ordini mai realizzato: 595 milioni di tonnellate di portata lorda. Ora, però, dopo la bufera della crisi, nessuno sa bene quante di queste navi verranno effettivamente costruite: in tutto il mondo infatti armatori e cantieri stanno contrattando senza tregua per rivedere gli ordini, molti dei quali fatti sotto l'ubriacatura dei futures, i contratti che promettevano una crescita senza fine per il settore dello shipping.

La ricetta con cui i cinesi hanno superato i giapponesi è facilmente indovinabile: costi di costruzione ridotti all'osso, navi standard facilmente moltiplicabili, nessuna particolare finezza tecnologica. Tutto l'opposto ad esempio della strategia presa dall'Europa, che per sopravvivere alla concorrenza asiatica ha puntato sull'idea di più qualità e meno quantità.

Ora la Cina tenta di agganciare la Corea del Sud, che è il primo produttore mondiale nel settore della cantieristica. Nel secondo trimestre, l'output cinese ha raggiunto un picco di 2,4 milioni di tonnellaggio lordo compensato - un indice che serve a definire

l'ammontare di lavoro necessario per costruire una data nave, calcolato il tonnellaggio della nave per un coefficiente, che è determinato dalla tipologia e dalla dimensione della nave in oggetto. A fronte di questo, il Giappone ha raggiunto i 2,2 milioni di tonnellaggio lordo compensato, il 10 per cento in meno, quindi rispetto alla Cina. Ma secondo la previsione di Clarkson, la produzione per trimestre potrebbe raggiungere, nel 2010, i quattro milioni di tonnellaggio lordo compensato, non lontano dai cinque milioni attualmente macinati dalla Corea del Sud.

Ma questo, dipenderà appunto dagli ordini cancellati e ritardati: volume e giro d'affari di queste costruzioni fantasma, sottolineano da Clarkson, sono tenuti sotto stretto segreto da dai cantieri e dagli armatori in trattativa. Sicuramente, il dato inciderà in maniera significativa: basti pensare che nel 2002, quando il settore aveva subito un forte scossone, e si erano verificati numerosi ritardi e cancellazioni nella consegna delle navi, i cantieri di tutto il mondo marciavano al ritmo di 4,5 milioni di tonnellaggio lordo per trimestre. Oggi, la produzione è di 11 milioni di tonnellate per trimestre, il 244 per cento in più rispetto a quell'epoca.

In ogni caso, molti osservatori finanziari osservano come la crisi dello shipping è tutt'altro che alle spalle: la metà del portafoglio ordini mondiale non è ancora finanziata, e questo non può che rimescolare le carte sul fronte delle future consegne ed equilibri tra la produzione dei vari Paesi coinvolti.

Alberto Quarati

INVESTIMENTO DA 250 MILA EURO. SI TRATTA DI DUE UNITÀ "TERBERG RT 222"

Nuovi mezzi meno inquinanti per il terminal Forship di Vado Ligure

Due nuovi mezzi "Terberg Rt 222", veicoli innovativi a ridotta emissione di Co2, sostituiranno almeno in parte, al porto di Vado Ligure, i vecchi trattori e saranno affidati al personale specializzato di Forship, che movimentata i semirimorchi sul piazzale ed effettua le operazioni di sbarco ed imbarco, gestendo il traffico di centinaia di Tir indotto dall'approdo delle navi di Strade Blu dirette o provenienti dalla Sicilia e il traffico merci della compagnia Corsica Sardinia Ferries da e per la Corsica.

Gli investimenti in questi due mezzi, pari a circa 250 mila euro, si inseriscono nella strategia di sviluppo dell'attività terminalista e del rinnovamento e miglioramento degli strumenti di lavoro nel porto. Forship, che gestisce dal 1999 nell'area portuale di Vado Ligure il terminal dedicato al traffico passeggeri e merci per traghetti ro-ro di circa 50 mila metri quadrati, effettuerà le operazioni portuali con questi due nuovi mezzi, che rappresentano il primo step di rinnovamento della "flotta" di trattori.

Nei primi otto mesi del 2009, dal terminal di Vado, sono transitati oltre 250 mila metri lineari di mezzi commerciali contro i 20 mila dello stesso periodo dell'anno precedente.



Il terminal Forship nello scalo di Vado Ligure

Tirrenia cita in giudizio Cassano (Gnv)

Franco Pecorini, amministratore delegato di Tirrenia, porterà in Tribunale Silvano Cassano, ad della compagnia Grandi Navi Veloci, in merito ad alcune dichiarazioni rilasciate da quest'ultimo in un'intervista. «Le informazioni fornite da Cassano - spiegano da Tirrenia - sono prive di fondamento e idonee a creare un pregiudizio grave e diretto alla Tirrenia». A fare saltare la mosca la naso alla compagnia di Stato sarebbero state «le dichiarazioni - fatte da Cassano - nell'ambito di valutazioni finanziarie di Tirrenia, ad un generico debito della capogruppo pari a 800-850 milioni di euro. L'indebitamento finanziario - ribatte Tirrenia - ammonta a 725 milioni di euro, includendo anche le linee di credito necessarie a finanziare il ritardato pagamento dei crediti scaduti verso lo Stato per rapporti di convenzione con l'amministrazione. Secondo Cassano il valore della flotta della capogruppo Tirrenia è "molto basso" e "non basta a coprire" il debito. Inoltre "il valore delle navi, che oggi è molto basso, la perdita sarebbe comunque superiore al mezzo miliardo". Tale informazione è destituita di fondamento in quanto il valore netto contabile della flotta è pari a 855 milioni di euro».

FEDESPEDI

Riunione Fiata

Si terrà a Milano l'11 settembre presso la sede di Fedespedi, la Federazione nazionale degli spedizionieri internazionali, il secondo incontro annuale del Working group road transport, commissione dedicata al trasporto stradale di Fiata, la federazione internazionale che raggruppa le associazioni degli spedizionieri. «È la prima volta - dice Piero Lazzeri, presidente di Fedespedi - che questo working group viene ospitato nel nostro Paese». L'agenda dell'incontro, prevede una tavola rotonda sulle attività dell'Unione internazionale dei trasporti stradali e su alcune delle principali tematiche di interesse per il comparto, quali: gli sviluppi legislativi a livello europeo, inerenti in particolare l'accesso al mercato e alla professione dell'autotrasporto e la direttiva Eurovignetta, la sicurezza delle aree adibite al parcheggio, e altre importanti problematiche per i membri Fiata.

SINDACATI

Incontro sulla 84/94

L'incontro sulla riforma della legge 84/94 programmato dai sindacati del settore per la fine di luglio, ma poi slittato, si terrà venerdì mattina (l'11 settembre) al palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale di Genova. Tra gli altri parteciperanno il presidente dell'Authority Luigi Merlo e Luigi Grillo, presidente della Commissione della VIII Commissione (Lavori Pubblici, Comunicazioni) al Senato, che si sta occupando della redazione dello stesso testo di riforma.

INFORMARE

Hapag-Lloyd prevede il taglio di 120 posti di lavoro in Germania

Nuove misure per risparmiare oltre 600 milioni di euro all'anno

Il consiglio di amministrazione di Hapag-Lloyd e il comitato aziendale, l'organismo interno alla società che rappresenta i dipendenti della compagnia di navigazione di Amburgo, hanno concordato un piano di riduzione dei costi che dovrebbe consentire risparmi per oltre 600 milioni di euro all'anno. Il piano prevede entro la fine del prossimo anno il taglio di 120 dei 1.100 posti di lavoro che la compagnia totalizza in Germania. Tra le altre misure figura l'estensione della cassa integrazione fino al prossimo aprile nonché la riduzione del 20% dei compensi ai consiglieri d'amministrazione.

INFORMARE

Fedespedi ospiterà il meeting del Working Group Road Transport della FIATA

La riunione si terrà l'11 settembre a Milano

Il prossimo 11 settembre a Milano, presso la sede di Fedespedi, la Federazione Nazionale degli Spedizionieri Internazionali, si terrà il secondo incontro annuale del Working Group Road Transport, commissione dedicata al trasporto stradale del Multimodal Transport Institute (MTI) dell'International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA).

«La scelta di ospitare questo working group internazionale presso la nostra sede - ha detto il presidente di Fedespedi, Piero Lazzeri - si inserisce nella nuova politica della federazione volta a rafforzare la rete di rapporti con il livello confederale internazionale, nazionale e con le rappresentanze sul territorio, condividendo esperienze e competenze per la crescita generale del sistema». «È la prima volta - ha aggiunto - che tale working group viene ospitato nel nostro Paese e siamo particolarmente felici di poterne accogliere le sessioni di lavoro vista l'importanza che il trasporto terrestre, in particolare quello stradale, riveste per il nostro settore in questo delicato momento congiunturale».

A Milano i delegati provenienti dalle quattro regioni del mondo in cui è suddivisa la FIATA (Africa/Medio Oriente, Americhe, Asia/Pacifico ed Europa) dialogheranno sulle principali tematiche inerenti il trasporto stradale internazionale. In particolare l'agenda dell'incontro, presieduto da Kostas Sandalcidis, presidente del WG Road, prevede una tavola rotonda sulle attività dell'Unione Internazionale dei Trasporti Stradali (IRU) e su alcune delle principali tematiche di interesse per il comparto, quali: gli sviluppi legislativi a livello europeo, inerenti in particolare l'accesso al mercato e alla professione dell'autotrasporto e la direttiva Eurovignetta, la sicurezza delle aree adibite al parcheggio, e altre importanti problematiche per i membri FIATA (peso, dimensioni e ispezioni veterinarie nei paesi dell'Europa dell'Est, prospettive per il mercato del trasporto stradale nei paesi non appartenenti all'Unione Europea).

L'incontro anticiperà il congresso mondiale della FIATA in programma a Ginevra dal 21 al 25 settembre prossimi.

MARITIME TRANSPORT DAILY NEWSLETTER

RELEASE 09.09

INTERNATIONAL PORTS & SHIPPING INFORMATION SERVICE

Pubblicazione realizzata da Redivo SAS * Via San Giacomo 15 * 16128 Genova
Tel. e Fax 010582939 Dir. 010584647 * e-mail: redivo@tin.it

Mercoledì 9 Settembre 2009 Sommario

Cantieri, la Cina sopravanza il Giappone
Il Canale di Suez non riduce le tariffe
UASC, aumenti dall'Asia
1/6 delle portacontainer ferme operato da fondi KG
Zim riduce l'occupazione
D'Amato, rinvio concordato con i cantieri Jiangsu
Marsiglia Fos semplifica le procedure doganali
Filippine, sospesi i servizi Aboitiz

CANTIERI, LA CINA SOPRAVANZA IL GIAPPONE

Nel primo semestre le consegne di nuove costruzioni da parte dei cantieri cinesi hanno sopravanzato per la prima volta quelle dei cantieri giapponesi. Secondo i dati elaborati da Clarkson Research, la quota di mercato globale della Cina è salita al 23%, mentre quella del Giappone si è attestata al 22%. Quello in corso è un anno di particolare turbolenza, sia per gli armatori che per i cantieri. All'inizio dell'anno, questi ultimi avevano un portafoglio ordini record, per un volume aggregato addirittura di 595 milioni di tonnellate. Ma molti degli ordini ai cantieri cinesi non saranno mai completati, e molti cantieri annunciati non saranno mai costruiti, almeno nel breve termine. Contrariamente alla bolla speculativa cinese e alla ricerca dei volumi, i costruttori giapponesi si sono invece concentrati sull'abbattimento dei costi per le navi standard con specifiche sempre più rigorose. Circa due terzi degli ordini ai cantieri giapponesi sono rappresentati da bulk carriers. Nel

Porti cinesi in ripresa
Shenzhen -21%
Registro isole Marshall oltre 50 milioni gt
Tirrenia: azione legale contro Cassano (GNV)
Louis Majesty, prossimo debutto a Genova
Aden: scontro a fuoco, ucciso sospetto pirata
Nippon Oil batte Eni in Iraq
Interporto Bologna, accordo con Lituania

secondo trimestre la produzione cinese è stata di 2,5 milioni di tonnellate compensate, circa il 10% in più rispetto a 2,2 milioni di tonnellate in Giappone. La previsione è che con il 2010 la produzione trimestrale cinese salga a 4 milioni di tonnellate, non lontano dal livello di 5 milioni di tonnellate della Corea del sud. Ma l'eccesso di capacità in quasi tutti i settori dell'armamento e le difficoltà di finanziamento delle nuove costruzioni stanno mettendo in discussione l'intero settore, con il 30% del portafoglio ordini a rischio di cancellazione o di

IL CANALE DI SUEZ NON RIDUCE LE TARIFFE

L'Autorità del Canale di Suez ha deciso di non applicare le riduzioni tariffarie chieste negli ultimi mesi da quasi tutti gli operatori internazionali. L'Autorità del Canale ritiene che le tariffe applicate siano ancora più convenienti rispetto alla circumnavigazione dell'Africa, anche considerando gli extra costi derivanti dalle misure anti pirateria

adottate dalle compagnie per l'attraversamento del Canale di Aden.

UASC, AUMENTI DALL'ASIA

Con effetto dal 1° Ottobre United Arab Shipping Company (UASC) aumenterà le rate di nolo dall'Asia all'Europa e Mediterraneo di \$ 250 per container da 20' sia dry che reefer.

1/6 DELLE PORTACONTAINER FERME OPERATO DA FONDI KG

Secondo i dati del Lloyd's Marine Intelligence Unit, circa un sesto delle 614 portacontainer attualmente in disarmo sono operate da fondi tedeschi KG. In particolare, le navi senza occupazione da più di tre settimane finanziate dai fondi tedeschi sarebbero 132. I fondi KG con navi in disarmo sono 58. Quelli maggiormente colpiti sono Conti Reederei Management con 13 navi all'ancora o in disarmo, Ahrenkiel Shipmanagement con nove navi in disarmo e Leonhardt & Blumberg Reederei con sette. Attualmente circa il 13% della flotta portacontainer, costituita da 4.730 navi, è inattivo. La flotta tedesca è costituita da 1.646 portacontainer, di cui la maggior parte finanziate dai fondi KG.

ZIM RIDUCE L'OCCUPAZIONE

La compagnia israeliana Zim Integrated Shipping Services ha presentato ai sindacati un nuovo piano di ristrutturazione, che dovrebbe comportare nuovi tagli occupazionali dopo quelli già concordati ad inizio

anno e già in corso di realizzazione. Rispetto ad inizio anno la situazione si è ulteriormente deteriorata. Nel secondo trimestre la compagnia ha perso \$ 186 milioni drenando risorse alla casa madre Israel Corp, che a sua volta ha registrato nello stesso periodo una perdita di \$ 157 milioni. Un finanziamento straordinario di \$ 100 milioni da Israel Corp alla compagnia di linea è ancora sub judice. Da alcuni mesi una decina di portacontainer della compagnia israeliana sono state messe in disarmo, e a molti ufficiali è stato proposto il pre-pensionamento, mentre sono già state eliminate una settantina di posizioni amministrative a terra.

D'AMATO, RINVIO CONCORDATO CON I CANTIERI JIANGSU

Secondo quanto riportato da Trade Winds, la D'Amato di Navigazione avrebbe concordato con i cantieri cinesi Jiangsu New Yangzijiang Shipbuilding il rinvio di più di un anno e l'eventuale cancellazione di una bulker post panamax da 92.500 dwt che avrebbe dovuto essere consegnata alla fine dell'anno in corso. La nave potrebbe essere messa sul mercato ad un prezzo di circa \$ 40 milioni. I cantieri Jiangsu hanno in portafoglio ordini per 36 bulker post panamax dello stesso tipo di quelle ordinate dagli armatori napoletani. Lo scorso 22 luglio la D'Amato di Navigazione ha presentato al Tribunale di Napoli una proposta di concordato preventivo che prevede lo scorporo delle attività del gruppo e la creazione di una newco, denominata Ulisse, che dovrebbe ricevere in dote attività per 160 milioni di euro, tra cui cinque navi (due in costruzione). Questa

cifra andrebbe a soddisfare le cinque classi di creditori previste, tra cui 7-8 armatori e noleggiatori. A questi ultimi sarebbero assegnate quote della nuova società in proporzione al credito vantato. I creditori dovrebbero poi decidere se scindere la newco o proseguire l'attività insieme.

MARSIGLIA FOS SEMPLIFICA LE PROCEDURE DOGANALI

Al termine di un periodo di prova, il trasferimento dei container all'import dal terminal di Fos Gravelleau alla zona logistica del Distriport si effettua ormai con una procedura informatica semplificata, che ha sostituito la più costosa dichiarazione di transito. Il traffico all'import interessato alla misura di semplificazione è di circa 175.000 teus l'anno, un volume che nel 2012 potrebbe triplicare, con la costruzione di nuovi magazzini al Distriport e l'avvio dell'operatività dei nuove terminal container nell'area Fos 2XL.

FILIPPINE, SOSPESI I SERVIZI ABOITIZ

A seguito del capovolgimento del traghetto Superferry 9, che ha causato la morte di nove persone, le autorità marittime filippine hanno sospeso i servizi passeggeri della Aboitiz, una società che opera dieci traghetti ro-pax con il marchio Superferry. Tutte le navi saranno soggette ad un audit straordinaria per verificarne la rispondenza alle norme di sicurezza della navigazione. Dal fermo sono

esclusi i traghetti tutto merci della società.

PORTI CINESI IN RIPRESA

Nel mese di Agosto i dieci principali porti cinesi hanno movimentato oltre 9,8 milioni di teus, con una flessione di solo il 3% rispetto all'agosto 2008. Nei primi otto mesi di quest'anno dei dieci porti principali è stato di poco più di 70 milioni di teus, l'8,8% in meno rispetto allo stesso periodo 2008.

SHENZHEN -21%

Malgrado i miglioramenti registrati negli ultimi due mesi, nei primi otto mesi dell'anno il porto di Shenzhen, nel sud della Cina, ha movimentato solo 11,3 milioni di teus, il 20,4% in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. In termini di tonnellaggio, lo scalo ha movimentato 104,6 milioni tonnellate, con un decremento su base annua del 16%. Ad Agosto la movimentazione container è stata di 1.730.000 teus, con una flessione del 10,9% rispetto allo stesso mese dello scorso anno.

REGISTRO ISOLE MARSHALL, OLTRE 50 MILIONI GT

Il Registro delle isole Marshall ha superato quota di 50 milioni gt (gross tonnage) di navi mercantili iscritte. Nelle scorse settimane è stato iscritto nell'amministrazione di bandiera il cinquecentesimo yacht portando a complessive 2050 le navi che compongono la flotta che fa riferimento

alla bandiera dell'arcipelago. Nel 2009, International Registries Inc, l'ente che gestisce il registro delle Marshall, ha attivato tre nuove sedi a Dubai, Houston e Istanbul, proseguendo la politica di decentramento avviata due anni fa.

TIRRENIA: AZIONE LEGALE CONTRO CASSANO (GNV)

Franco Pecorini, amministratore delegato di Tirrenia, ha citato in giudizio il Presidente e amministratore delegato di Grandi Navi Veloci (GNV) Silvano Cassano per le dichiarazioni da lui rilasciate illustrando l'offerta di acquisizione della compagnia pubblica. Per Pecorini l'indebitamento di Tirrenia è di 725 milioni e non di 800 – 850 milioni come sostenuto da Cassano. Pecorini contesta anche il valore 'molto basso' attribuito alla flotta pubblica facendo riferimento alla perizia di un broker che attesterebbe un valore del naviglio superiore ad 1 miliardo di euro.

LOUIS MAJESTY, PROSSIMO DEBUTTO A GENOVA

La nave da crociera Norwegian Majesty di Norwegian Cruise Line (NCL) partirà il 24 Ottobre da Filadelfia alle Bermuda per la sua ultima crociera con i colori della compagnia americana. Al suo ritorno, il 31 Ottobre, la nave sarà presa in consegna dalla compagnia greco – cipriota Louis Cruises. Ribattezzata Louis Majesty, l'unità effettuerà da dicembre crociere nel Mediterraneo, con partenza da Genova. La nave, una costruzione del 1992 da 40.800 tonnellate è lunga 204 metri ed è dotata di 731 cabine. Quando fu costruita dai

cantieri finlandesi Kvaerner Masa – Yards, la nave misurava 33 metri di meno. Fu allungata con una sezione supplementare alla fine del 1999.

ADEN: SCONTRO A FUOCO, UCCISO SOSPETTO PIRATA

Nel corso di un conflitto a fuoco, un sospetto pirata è stato ucciso nel Golfo di Aden da colpi sparati da una nave da guerra tedesca. La fregata 'Brandenburg' aveva intimato l'alt ad una barca con cinque persone a bordo, sparando inizialmente colpi di avvertimento. Dopo il ferimento di uno dei cinque, i sospetti pirati hanno gettato le armi in mare. Il ferito è deceduto poco dopo l'arresto del barchino, malgrado le cure mediche prestate dal personale tedesco.

NIPPON OIL BATTE ENI IN IRAQ

Il giacimento petrolifero di Nassiriya è stato assegnato dal Governo iracheno a Nippon Oil, che ha battuto nel finale l'offerta presentata dall'Eni.

INTERPORTO BOLOGNA, ACCORDO CON LITUANIA

L'Interporto di Bologna e le Ferrovie lituane hanno firmato un protocollo di intesa per l'avvio di nuove relazioni ferroviarie e intermodali tra i principali snodi lituani e la piattaforma bolognese. Vilnius, Klaipeda e Kaunas sono i tre interporti in progetto al vaglio delle autorità lituane ai quali l'Interporto di Bologna fornirà il proprio supporto in termini di conoscenze ed esperienza.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.