

CONFRONTO COL GOVERNO AUTOTRASPORTO, SIGLE IN ORDINE SPARSO

••• NUOVA SPACCATURA tra le associazioni dell'autotrasporto. Mentre Unatras abbandona il tavolo col governo, arrivano apprezzamenti per Matteoli da parte di altre associazioni. Anita, ad esempio, parla di confronto «positivo e fruttuoso»

http://shippingonline.ilsecoloxix.it



PRIMA VOLTA DAL 2002 INDICE BALTIC DRY SOTTO I MILLE PUNTI

••• L'INDICE BALTIC DRY, che misura il costo del trasporto delle rinfuse secche è sceso sotto i mille punti. Si tratta di una soglia psicologica che riporta la situazione del mercato a sei anni fa. Il tracollo è stato inarrestabile nelle ultime settimane

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

SINDACATI VS MATTEOLI RIFORMA DEI PORTI GIALLO PER LE COMPAGNIE

••• IN UN TESTO elaborato da esperti del settore marittimo per il ministro Matteoli in vista della riforma dei porti c'è una norma che porterebbe alla chiusura delle società nate dalle ceneri delle compagnie e operanti come fornitrici di manodopera

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

AUTORITÀ PORTUALE

Napoli sceglie il presidente prima lite tra imprenditori

La Camera di commercio indica il costruttore Iavarone, ed è polemica

NAPOLI. Operatori portuali sul piede di guerra a Napoli: non parte sotto i migliori auspici l'iter per la scelta del nuovo presidente dell'Autorità portuale che succederà a Francesco Nerli. La Camera di commercio, nella seduta di venerdì scorso, ha indicato il proprio candidato alla presidenza in Luigi Iavarone, componente della giunta camerale, amministratore delegato del consorzio Teknapoli.

La notizia ha subito suscitato la protesta di tutte le categorie imprenditoriali portuali che, sull'argomento, non sono state minimamente consultate. Un metodo a dir poco paradossale - osservano - nei confronti di un settore che rappresenta il comparto più importante dell'economia del territorio. La vicenda ha il grande merito - sottolineano le varie categorie - di ricompattare tutte le associazioni che operano in porto, dai terminalisti agli armatori, dagli agenti marittimi agli spedizionieri, agli autotrasportatori.

«Nulla di personale contro il candidato designato dall'ente camerale guidato da Gaetano Cola - affermano - ma contro il metodo adottato, di certo non democratico». Il presidente di Assogenti Napoli, Michele Pappalardo, annuncia, in segno di protesta, le proprie dimissioni dall'Ascom napoletana. «Abbiamo appreso la notizia dai consueti rumors. E la cosa è ancor più grave se si considera che, circa un mese fa, avevamo incontrato il presidente dell'Ascom, Antonio Pace, esprimendogli la volontà di poter dire la nostra. Ma niente. Neppure una telefonata. A questo punto contestiamo non solo il metodo, ma anche la competenza di chi finora ha fatto solo il costruttore». Pasquale Legora de Feo, amministratore delegato di Conateco, esponente di primo piano dei terminalisti aggiunge: «Non è stata rispettata la legge 84/94 che all'art. 8 richiede al candida-



CANDIDATI MANCATI

Sono stato contattato ma ho rinunciato per completare il progetto Stazione Marittima

NICOLA COCCIA
presidente Confitarma

to-presidente alte capacità professionali nel campo della portualità e profonda conoscenza del settore. Ed allora mi chiedo - continua Legora - come può il presidente della Camera di commercio, solitamente assente sulle problematiche portuali, effettuare delle scelte senza un adeguato background? E mi chiedo come il candidato-presidente intenda risolvere i problemi per recuperare i traffici, ma soprattutto per ridurre il gap infrastrutturale che ci separa dalle altre realtà portuali in un momento così difficile. Dico questo senza alcuna polemica nei confronti dell'amico Gigi Iavarone, ma nell'interesse del porto di Napoli».

Preoccupato anche il presidente dell'Accsea (le case di spedizione della Campania), Gennaro Murolo: «Passare da un presidente tecnico come Nerli - afferma - ad uno che non ha nulla a che vedere con il porto, ci sconcerta e ci preoccupa». Pasquale Russo, alla guida degli autotrasportatori

(Fai), commenta: «Non ci sembra che il profilo professionale di Iavarone risponda ai criteri stabiliti dalla legge 84/94. Si tratta di una scelta inadeguata sia per il metodo che per il curriculum professionale del candidato». Infine Nicola Coccia. Il presidente di Confitarma intende riprendere le fila del discorso. «Non ci è certamente piaciuto il metodo - afferma - perché sono mancate le consultazioni con le categorie di riferimento. Occorre identificare quanto prima una figura che conosca la realtà portuale napoletana. Insieme alle varie categorie faremo la giusta pressione perché venga fatta la scelta migliore. In questa iniziativa mi sento totalmente libero perché, personalmente, pur essendo stato contattato per la presidenza, ho rinunciato per poter completare il progetto della Stazione Marittima. L'incarico avrebbe potuto creare problemi di compatibilità».

BIANCA D'ANTONIO

>> LA LEGGE

ITER INFINITO PER NOMINARE IL SUCCESSORE DI NERLI

••• SIAMO SOLO all'inizio: mentre la Camera di commercio si scontra con gli imprenditori dello shipping sulla scelta del candidato presidente per l'Autorità portuale di Napoli, conviene ricordare il lungo iter che attende lo scalo partenopeo per arrivare alla nomina del successore di Francesco Nerli. Accanto al nome indicato dalla Camera di commercio, si affiancheranno a breve gli altri due candidati, uno indicato dai Comuni all'interno di cui lo scalo insiste (Napoli e Castellammare) e l'altro dalla Provincia di Napoli. Una volta designati i tre candidati, il governo sceglierà il nome del nuovo presidente all'interno della terna, «sentito il presidente della Regione». Ma se non c'è accordo tra Regione e governo (ipotesi tutt'altro che improbabile visto il diverso colore politico di Campania e governo), la prima terna viene cancellata e il governo deve scegliere il presidente all'interno di una nuova rosa di tre nomi indicati tutti dalla Regione. Sempre che i tre nomi siano tutte di persone che possano vantare una competenza specifica in materia di trasporti. Altrimenti, tutto annullato e si riparte da capo.

NAVI MILITARI



Fincantieri si allea a Nsl in Gran Bretagna

PARIGI. Fincantieri si allea ai cantieri britannici Nsl per conquistare il mercato militare britannico: il patto di ferro è stato annunciato durante il salone internazionale della difesa EuronaVal, in corso a Parigi. Nsl è un'industria cantieristica specializzata nel settore delle riparazioni e delle trasformazioni di navi militari. L'alleanza, si legge in una nota del gruppo italiano, garantirà maggiore sostegno a Fincantieri nella gara per la realizzazione di sei navi rifornitrici di squadra per il programma promosso dal ministero della Difesa britannico, conosciuto anche come progetto Mars (Military Afloat Reach and Sustainability). Il programma Mars è una gara internazionale soggetta alle direttive della Ue per la quale Fincantieri è stata recentemente selezionata insieme ad altri tre importanti costruttori navali. «Se la gara per il programma Mars avrà esito positivo, le due società beneficeranno di altre opportunità di business nei comparti delle navi ausiliarie, dell'export e dell'offshore» ha commentato Alberto Maestrini, responsabile della direzione navi militari di Fincantieri.

SERVIZI RIDIMENSIONATI

Trasporto container ancora nel tunnel

GENOVA. Ancora tagli di servizi e revisione delle stime al ribasso per le principali compagnie mondiali di trasporto container. Maersk Line ha annunciato un taglio del 10% della capacità tra Asia ed Europa, sospendendo temporaneamente il servizio Ae8 da novembre. La settimana scorsa Nsl aveva tagliato la capacità di carico sulla rotta Asia-Europa del 25%. Previsioni negative per i prossimi mesi arrivano da due delle compagnie del famoso "big three" giapponese: Mitsui Osk Line (Mol) e "K" Line. Nel dettaglio, Mol ha rivisto le stime per il suo fatturato annuale con un taglio del 7%, 9% per "K" Line. Segnali negativi anche da China Shipping Container Line che ha chiuso il terzo trimestre con un rosso intorno ai 40 milioni di dollari.

FORMAZIONE

Costa Crociere, due nuovi master a Genova

ROMA. Costa Crociere promuove a Genova due nuovi master gratuiti per complessivi 40 posti per animatori turistici (cruise staff) e tecnici suoni e luci. I due master sono realizzati con il contributo di Provincia e Regione. Costa Crociere assumerà almeno il 60% dei partecipanti che avranno completato con successo il percorso formativo.

PORTI E CITTÀ

Merlo nominato vicepresidente di Rete

GENOVA. Rete, l'associazione per la collaborazione tra porti e città di Europa meridionale e America Latina ha nominato il nuovo ufficio di presidenza composto da Manuel Fasquillo, presidente dell'Autorità portuale di Lisbona e i vicepresidenti Luigi Merlo (Genova) e Francesc Triay, (Baleari).

IL REPORTAGE

La stagione d'oro di Suez e la paura della crisi

Mai introiti così alti per il canale che contribuisce al Pil egiziano per il 3,3%. Ma pirati e congiuntura globale ora preoccupano

SUEZ. Snodandosi come un'arteria in questa cittadina egiziana, facendo confluire denaro nei suoi ospedali e nelle scuole, il canale di Suez ha prosperato in questi anni grazie al suo ruolo di scorciatoia per i traffici marittimi. Ma ora la crisi, unita alla crescita della pirateria nel sud del canale, rischia di porre fine al periodo splendente della via marittima e della città che gli egiziani definiscono sua sposa. Il canale è fonte di orgoglio per l'Egitto: il governo l'aveva nazionalizzato nel 1956 e poi difeso contro gli attacchi coordinati di Gran Bretagna, Francia e Israele. Gli ospedali e le scuole migliori del paese, oltre alla maggior parte di questa terra, sono di proprietà dell'autorità che gestisce il canale. I residenti lo chiamano Stato nello Stato. Già costruito parzialmente per la prima volta dai faraoni più di tre millenni fa, ha aiutato negli ultimi decenni il paese arabo ad accelerare la sua crescita, aggiungendo il 3,3% al suo prodotto interno lordo nell'anno fiscale 2007/2008. Una serie di fattori concomitanti a livello globale ha allargato il fatturato di questi 190 chilometri di acque navigabili a livelli record: l'aumento nel commercio globale alimentato dalla Cina e dall'India, i costi globali sempre più alti del trasporto marittimo, i problemi di capacità del canale di Panama. Tutti questi fattori hanno reso possibile au-

mentare in media del 7,1%, a partire da aprile, le tasse di transito. Ad agosto le entrate hanno segnato un nuovo record mensile, 504,5 milioni di dollari. Samah Afafa Yousof, avvocato di una delle società controllate del canale e membro dell'Ismailia's council, ha dichiarato che il suo salario è triplicato, circa 1.500 sterline (270 dollari), con l'aumento delle entrate. «Per il canale è il periodo migliore di tutta la sua storia» ha detto Yousof, 28 anni, il cui padre ha recentemente vinto un premio per i 25 anni di servizio presso il canale. Ma qualcuno prevede tempi duri. Efg-Hermes, la banca principale di credito finanziario del Cairo, ha di-

chiarato che il canale può guadagnare la cifra record di 6,1 miliardi di dollari nell'anno fiscale corrente, circa il 18% in più rispetto all'anno fiscale che si è concluso a giugno. Ma la crescita, prevede, frenerà al 10% nell'anno fiscale 2009-2010 per effetto del calo della domanda europea. «Ci aspettiamo che ogni frenata nella crescita abbia un effetto sul mercato marittimo» ha spiegato a luglio il presidente della Suez Canal Authority, Ahmed Fadel.

La domanda di beni di consumo cinesi da parte di paesi sul Mar Nero come la Russia e la Turchia e dall'Europa per le automobili asiatiche hanno trainato le attività del canale, spiega

Mark Page, della londinese Drewry Shipping Consultants. Gli Stati Uniti, i più grandi consumatori di energia del mondo, nel 2007 hanno importato la cifra record di 738 miliardi di piedi cubici di gas naturale liquido, la maggior parte di questo dal Qatar attraverso il canale. Anche i costi in rialzo dello shipping globale sono stati una manna per le vie marittime, scoraggiando gli operatori marittimi ad intraprendere strade più lunghe. Ma ora molte cose stanno cambiando, l'indice che traccia il prezzo delle spedizioni marittime delle rinfuse, il Baltic Index, sta toccando in questi giorni il punto più basso da cinque anni in qua.

«L'industria dello shipping ha già iniziato a vedere un rallentamento», spiega Emily Comyn, portavoce dell'International Chamber of Shipping di Londra. «Con il ribasso dei prezzi dell'acciaio e l'apparente riduzione nella domanda cinese per le materie prime, è ovvio aspettarsi una flessione nell'industria, e questo si rifletterà nei transiti del canale di Suez». Vi sono però anche note positive: il canale ha beneficiato dei problemi di capacità di Panama, via di transito alternativa tra Stati Uniti e Cina dove sono in corso i lavori di allargamento. I tempi di attesa per il transito attraverso lo stretto americano sono balzati del 56%. «I problemi di capacità hanno fatto sì che alcune navi da carico dirette verso l'est degli Stati Uniti si spostassero attraverso il Canale di Suez e il Mediterraneo», spiega Simon Kitchen, economista capo presso Efg-Hermes. **WILL RASMUSSEN** (Reuters) traduzione di Marta Albertella

>> PANAMA VERSO L'ALLARGAMENTO



SONO PASSATI due anni dal referendum che sancì il via libera dei cittadini di Panama all'allargamento del canale: nel 2015, quando i lavori dovrebbero terminare, questo passaggio potrà essere attraversato da navi in grado di trasportare 12.000 teu, mentre oggi non si può andare oltre i 5.000 teu.

I grandi numeri della nave più bella del mondo

55
65.000
500
333
333
500
5.284
333
5.284
5.000
65.000
65.000
500
500
5.284
333
333
55
65.000
500
500
5.284
333
333



MSC Crociere

www.msccrociere.it