



■ Saranno effettuati a Napoli, nei bacini di carenaggio della Cantieri del Mediterraneo, i lavori di manutenzione della nave da crociera AIDAbLu, della società Aida Cruises, controllata da Costa crociere e parte del gruppo Carnival Corporation. Lunga oltre 252 metri e larga 38, la AIDAbLu ha una stazza lorda di oltre 72 mila tonnellate ed è in grado di accogliere fino a 3 mila persone tra passeggeri ed equipaggio. «Siamo riusciti a battere un'agguerrita concorrenza internazionale spinta ad acquisire lavori a prezzi stracciati», ha dichiarato Luigi Salvatori, ad della Cantieri del Mediterraneo. La AIDAbLu è la quinta nave del gruppo Aida Cruises a effettuare i lavori nello scalo di Napoli, presso le strutture della Cantieri del Mediterraneo.



NONSOLOMARE

SCANDLINES IN VENDITA

■ 3i e Allianz Capital Partners hanno messo in vendita la compagnia di traghetti danese Scandlines e hanno dato mandato a Goldman Sachs e Ing di coordinare il processo d'asta. Prima di finire nel 2007 in mano a 3i, ACP e Deutsche Seereederei (che è poi uscita nel 2010), Scandlines era controllata dalle ferrovie tedesche Deutsche Bahn e dal Ministero dei Trasporti danese. Scandlines è valutata circa 1,4 miliardi di euro. Ma i potenziali acquirenti tenderanno a ribassare la valutazione, perché le rotte marittime fra Germania e Danimarca sono minacciate dalla costruzione di un tunnel sottomarino che sarà pronto nel 2015.

DALMARE CEDE NAVE

■ La nave cisterna Antigiano (costruita nel 2002 dal cantiere Hyundai Mipo) passa da Dalmare a Sea World Management. «La nave è stata acquisita a un prezzo di circa 14 milioni di dollari», ha confermato a MF Shipping & Logistica, Roberto Corvetta, numero uno di Sea World Management. A facilitare l'operazione, che si concluderà a fine novembre, è stato Pino De Muti di Mercury Shipbrokers di Genova.

NUOVE NOMINE A VENEZIA

■ A fianco del riconfermato presidente, Sandro Trevisanato, il Venezia Terminal passeggeri avrà due amministratori delegati: Roberto Pecocchio, dedicato alle società partecipate, al marketing e allo sviluppo; e Michele Cazzanti, per le attività amministrative, finanziarie e tecniche della società. Claudia Marcolin è stata invece nominata nuovo Segretario Generale dell'Autorità Portuale per il quadriennio 2012/2016.

VERSO UN ECCESSO DI OFFERTA DI CAPACITÀ DI MOVIMENTAZIONE IN NORD EUROPA

Porti, troppe infrastrutture

Ma anche in Italia si rischierebbero piazzali vuoti se venissero realizzati tutti i progetti per terminal container allo studio. I traffici intra-mediterranei possibile salvagente

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Così com'è successo sul versante navale del trasporto marittimo, l'eccesso di offerta rischia di portare allo squilibrio anche il mercato portuale. L'allarme è stato lanciato dalla società di analisi olandese Adstrat, che ha previsto un eccesso di offerta in Nord Europa nel medio-termine a causa dei nuovi, enormi, complessi infrastrutturali che stanno sorgendo. Secondo i dati Adstrat, i cinque maggiori hub portuali del Northern Range (Amburgo, Anversa, Rotterdam, Brema e Zeebrugge) offriranno una capacità di movimentazione terminalistica totale per i container pari a 38,4 milioni di TEUs a fine 2012 (con l'ingresso in attività anche del nuovo porto di Wilhelmshaven), che salirà a 46 milioni di TEUs nel 2016. Questo, però, a fronte di un tasso di utilizzo di questi terminal container che scenderà dall'attuale 70% a circa il 66% nel 2015. Il tutto con il paradosso che, per mancanza pescaggi e di gru adatte, non esiste ancora un terminal in grado di accogliere a pieno carico le prime navi portacontainer da 18.000 TEUs che entreranno sul mercato dalla prossima estate. Nereo Marcucci, nelle vesti di vicepresidente di Confetra (oltre che di manager di Contship Italia), ha sottolineato questo rischio nei giorni scorsi, in occasione della presentazione a Genova dello studio sull'economia marittima elaborato da SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), ponendo l'accento sul rischio che si accenda «una guerra sui

D'Amico, ricavi in recupero

■ D'Amico International Shipping sa ha chiuso il terzo trimestre con una perdita netta salita a 9,75 milioni di dollari dai 9,56 milioni di un anno prima, un ebitda in calo a 4,6 milioni di dollari da 6,8 milioni, a fronte però di ricavi base time-charter in crescita a 46,8 milioni di dollari dai precedenti 45,6 milioni. Nei nove mesi 2012 la perdita netta è salita così a 107 milioni di dollari. Ma di questi ben 85 milioni derivano dalla svalutazione della flotta condotta alla fine del secondo trimestre, come risultato di un prolungato calo nei prezzi di mercato delle navi e delle tariffe di noleggio.



Il terminal container di Gioia Tauro

prezzi». «Nonostante in Italia la Spending review abbia stroncato sul nascere alcuni maxi-progetti di investimento in nuovi complessi portuali», ha sottolineato Marcucci, «vedo che in giro continuano a spuntare progetti faraonici di discutibile utilità». In un convegno dedicato alla portualità organizzato dall'Unione Industriali di Napoli è emerso che se tutti i progetti terminalistici in cantiere nei porti di Genova, Trieste, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Salerno e Gioia Tauro venissero realizzati, tra 15 anni l'Italia avrebbe una capacità di movimentazione container pari a 37 milioni di TEUs. Il 2012 per i traffici container

economica di Contship Italia e aggiornati a fine settembre, confermano che prosegue il trend di crescita di alcuni scali di destinazione finale come Trieste (276.000 TEUs, +10,4%), Genova (1,39 milioni di TEUS, +13,4%) e Napoli (373.000 TEUS, +8,7%), a discapito dei rispettivi porti limitrofi. Nel mercato italiano del transhipment (trasbordo di container da nave a nave) crolla Taranto (181.000 TEUS, -61,3%), mentre Cagliari (424.000 TEUS, +2,9%) e Gioia Tauro (1,81 milioni di TEUS, +9,4%) sono in ripresa. Alessandro Panaro, responsabile Infrastrutture e coordinatore del team di ricerca SRM,

Il Tar dà ragione agli agenti

■ Il Tar del Lazio ha accolto il ricorso presentato da sei agenzie marittime (Yang Ming Italy, China Shipping Italy Agency, Medmar, Le Navi, Apl Italia Agencies e Zim Italia) e dall'associazione degli spedizionieri corrieri e trasportatori genovesi, Spediporto. Il ricorso chiedeva l'annullamento del provvedimento con cui l'Antitrust aveva sanzionato 15 agenzie marittime (e le associazioni di categoria) con l'accusa di aver realizzato un'intesa restrittiva della concorrenza. Era stata anche comminata una multa da oltre 4 milioni di euro complessivi, che è stata ora annullata. Dopo che saranno rese pubbliche le motivazioni di questa sentenza, all'Antitrust spetterà la decisione se ricorrere al Consiglio di Stato. Si fa ancora attendere, invece, la sentenza del Tar sui costi minimi dell'autotrasporto.

verrà invece ricordato come l'anno in cui le compagnie hanno razionalizzato le tocche delle loro navi a favore di pochi scali considerati prioritari. I dati elaborati dall'area

guardando al contesto portuale italiano ha messo in guardia dal «rischio di finire schiacciati tra i nuovi scali emergenti del Nord Africa (Port Said, Tanger Med e altri) e i grandi complessi del Nord Europa. Al tempo stesso, però, se la Primavera Araba si risolverà con un nuovo indirizzo politico filo-Europa, potranno aprirsi scenari di sviluppo molto interessanti fra le due sponde del Mediterraneo». Nel 2011, secondo i dati appena presentati, i Paesi dell'Area Med hanno costituito il 17% dell'interscambio marittimo totale dell'Italia e il 51% di questi traffici si è concentrato verso il Maghreb. Negli ultimi anni, però, è cresciuto notevolmente il peso dell'interscambio verso i Paesi dell'Eastern Med (+19,4% tra il 2008 ed il 2011) con l'escalation in particolare della Turchia (+24,3% tra il 2008 ed il 2011) diventata il terzo partner dell'Italia più importante per i traffici marittimi alle spalle di Cina e Stati Uniti. (riproduzione riservata)



PORTO DI VENEZIA

DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE