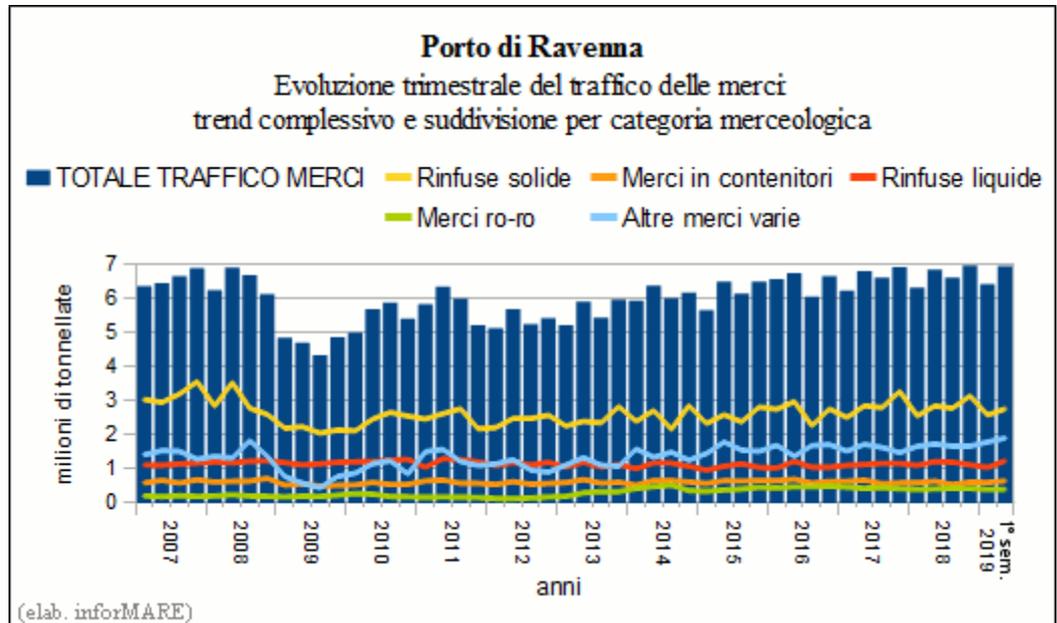


Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Ravenna è cresciuto del +1,5%

In aumento merci varie e rinfuse liquide. Calo delle rinfuse secche

Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Ravenna è cresciuto del +1,5% attestandosi a 6,93 milioni di tonnellate rispetto a 6,30 milioni di tonnellate nel periodo aprile-giugno del 2018, rialzo che è stato determinato da aumenti dei volumi movimentati nei settori delle merci varie e delle rinfuse liquide che hanno più che compensato il calo del -3,1% registrato nel segmento delle rinfuse solide. In quest'ultimo comparto sono state movimentate 2,76 milioni di tonnellate, di cui 1,45 milioni di tonnellate di minerali, cementi e calci (+0,2%), 591mila tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (-1,7%), 336mila tonnellate di cereali (-19,7%), 93mila tonnellate di carboni fossili e ligniti (-5,7%), 20mila tonnellate di prodotti metallurgici (+21,2%) e 21mila tonnellate di altri carichi (-6,3%).

Nel secondo trimestre del 2019 le merci varie hanno totalizzato complessivamente 2,94 milioni di tonnellate (+6,1%), incluse 646mila tonnellate di merci containerizzate (+1,3%) realizzate con una movimentazione di container pari a 57.815 teu (-1,9%), 401mila tonnellate di rotabili (-2,4%) e 1,90 milioni di tonnellate di altre merci varie (+9,9%). Il traffico delle rinfuse liquide è ammontato



a 1,23 milioni di tonnellate (+1,2%), di cui 531mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+8,9%), 199mila tonnellate di prodotti chimici (-6,8%), 112mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-32,3%), 67mila tonnellate di petrolio grezzo (-13,3%) e 323mila tonnellate di altri carichi liquidi (+20,3%).

Globalmente nel periodo aprile-giugno di quest'anno il traffico delle merci di importazione è stato pari a 6,00 milioni di tonnellate (+2,2%) e quello di esportazione di 931mila tonnellate (-2,7%). Nel settore dei passeggeri, il traffico dei crocieristi è stato di 8mila unità (-29,3%).

Nell'intero primo semestre del 2019 il porto ravennate ha movimentato complessivamente 13,33 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +1,6% sulla prima metà dello scorso anno, di cui 11,52 milioni di tonnellate in importazione (+1,6%) e 1,81 mi-

VINCENZO MIELE TRASPORTI
 SAS di Salvatore Miele & C.
 Via Palazziello, 102 - 80040 VOLLA NAPOLI
 Tel. 081.5725824/6159 - Fax 081.5726796
 info@vincenzomiele.it - www.vincenzomiele.it



Da oltre 70 anni presenti sul mercato con professionalità e passione.
Tanta strada percorsa, tanta da percorrere con entusiasmo e con la Vostra fiducia.
Siamo specializzati nel trasporto tradizionale e container ISO, potendo per questi effettuare trasporti in regime
ADR, ATP, CER, RIBALTABILE e FUORI SAGOMA.
Dal 1997 siamo certificati con la norma UNI EN ISO 9001:2015 Istituto Certiquality.
Dal 2003 siamo TERMINAL CONTAINER VUOTI MSC.



lioni di tonnellate in esportazione (+1,1%). Il totale delle merci varie è stato di 5,73 milioni di tonnellate (+5,6%), di cui 1,25 milioni di tonnellate di merci in container (+1,5%), traffico che in termini di contenitori da 20' movimentati è risultato pari a 109.974 teu (-0,3%), 798mila tonnellate di rotabili (-1,0%) e 3,68 milioni di tonnellate di altri carichi (+8,7%). Nel comparto delle rinfuse liquide sono state conteggiate a consuntivo 2,27 milioni di tonnellate (-1,7%), incluse 974mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+16,3%), 397mila tonnellate di prodotti chimici (-11,3%), 215mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-34,5%), 85mila tonnellate di petrolio greggio (+10,2%) e 601mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-3,1%). Il dato complessivo delle rinfuse secche è stato di 5,33 milioni di tonnellate (-1,1%), con minerali, cementi e calce che sono ammontati a 2,53 milioni di tonnellate (-0,7%), derrate alimentari, mangimi e oleaginosi a 1,06 milioni di tonnellate (+11,4%), cereali a 743mila tonnellate (-23,5%), carboni fossili e ligniti a 120mila tonnellate (-22,5%), prodotti metallurgici a 65mila tonnellate (+118,1%), prodotti chimici a 32mila tonnellate (+214,3%) e altre rinfuse solide a 784mila tonnellate (+7,5%).

**Confitarma,
la recentissima analisi
INPS-CNEL dimostra
il successo del Registro
Internazionale**

Mattioli: grazie alla sua istituzione la bandiera italiana si colloca oggi al primo posto in Europa per marittimi comunitari impiegati, di cui la grande maggioranza sono italiani

Nei giorni scorsi l'Istituto Nazionale di Previdenza Sociale (INPS) e il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (CNEL) hanno presentato l'esito preliminare di un'analisi avviata a metà dello scorso sulla natura quantitativa dei contratti collettivi nazionali di lavoro stipulati dalle parti sociali, rapporto che raccoglie i dati relativi all'anno 2018. Relativamente al settore privato dell'industria armatoriale, che coinvolge le organizzazioni di categoria datoriali Confitarma, Assorimorchiatori, Federimorchiatori e Fedarlinea nonché l'organizzazione confederale Confindustria e le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, USCLAC e UNCDIM, il contratto coinvolge 1.786 aziende e si applica ad un totale di 32.893 lavoratori. A questi si ag-

giungono i 3.090 lavoratori di 128 aziende a cui si applica il CCNL per il personale navigante ed amministrativo delle società che svolgono servizi di cabotaggio di breve, medio e lungo raggio e che vede firmataria, oltre alle stesse organizzazioni datoriali e sindacali, l'organizzazione confederale Confcommercio.

Riferendosi a questi dati, la Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) ha evidenziato come tale studio, per la prima volta nella storia del settore marittimo, fornisca dati nazionali che inequivocabilmente confermano che la legge n. 30 del 1998, che ha istituito il Registro Internazionale, «è una "success story" anche sotto il profilo occupazionale. Infatti - ha spiegato Confitarma - è finalmente disponibile il numero ufficiale dei lavoratori italiani e comunitari a cui si applica il CCNL Confitarma (32.893 unità) e di quelli a cui si applica il CCNL Fedarlinea (3.090), per un totale di 35.983 unità. Di questi - ha precisato la Confederazione - 8.117 sono personale di terra, quindi il numero di posti di lavoro a bordo coperti da personale italiano/comunitario risulta pari a 27.866 che, in virtù delle rotazioni necessarie a garantire i riposi a terra, danno lavoro a circa 38.000 marittimi».

Ricordiamo che gli ultimi dati diffusi da Confitarma circa i posti di lavoro a bordo delle navi italiane riferiti all'anno 2018 indicano un totale di 46.350 posti di lavoro, di cui circa 26.000 coperti da marittimi italiani o europei e circa 20.350 da personale non europeo, posti - ha specificato l'organizzazione armatoriale - su cui ruotano circa 66.300 marittimi

Riferendosi all'analisi dell'INPS e del CNEL, Confitarma ha rimarcato che, «dopo anni in cui diversi soggetti si sono esercitati a stimare il numero dei marittimi italiani

e comunitari impiegati a bordo delle navi di bandiera italiana, abbiamo finalmente la conferma, oltre che della sostanziale correttezza delle stime elaborate da Confitarma, dell'infondatezza delle critiche mosse alla legge n. 30 del 1998». Tra queste, evidentemente, le aspre critiche all'impostazione del Registro Internazionale mosse mercoledì dal vice presidente di Assarmatori, Vincenzo Onorato, presidente del gruppo Onorato Armatori (*informARE* del [31 luglio](#) 2019)

Da parte sua Confitarma ha assicurato che non si stancherà mai «di ricordare come l'istituzione del Registro Internazionale abbia rappresentato un punto di svolta qualificante della politica marittima italiana, secondo le linee-guida europee tuttora efficaci e lungimiranti, che hanno consentito all'Unione Europea di essere oggi il primo vettore del mondo».

«Grazie all'istituzione del Registro Internazionale - ha osservato il presidente di Confitarma, Mario Mattioli - la bandiera italiana si colloca oggi al primo posto in Europa per marittimi comunitari impiegati, di cui la grande maggioranza sono italiani. Questo dato assume ancor più rilevanza se si considera che altre bandiere comunitarie, pur vantando un tonnellaggio di gran lunga superiore, occupano un numero di marittimi comunitari inferiore».

Confitarma ha sottolineato come, a vent'anni dalla sua promulgazione, sia innegabile che la legge del 1998 abbia funzionato: «lo dimostra il fatto - ha precisato la Confederazione riferendosi alle navi di bandiera italiana - che la flotta è più che raddoppiata ed è oggi una delle flotte di bandiera più importanti al mondo, riuscendo a superare momenti di grande difficoltà legati alla crisi economica

internazionale. Parliamo di oltre 1.400 navi per 15,5 milioni di tonnellate, la maggior parte delle quali sono quotidianamente presenti sui mari del mondo inalberando la bandiera del nostro Paese. A fronte di dubbi di recente manifestati circa gli effetti positivi del Registro Internazionale, oggi vi è la prova incontrovertibile che anche l'occupazione marittima italiana e comunitaria ne ha tratto importanti e innegabili benefici».

«Indebolire il quadro normativo del Registro Internazionale - ha concluso Confitarma - vuol dire minare una perfetta success story che consente alla flotta italiana di competere sui mari del mondo. L'analisi CNEL-INPS conferma anche che i nostri marittimi, le cui competenze sono riconosciute in tutto il mondo, sono l'asset fondamentale della nostra industria e restano al centro della success story della bandiera italiana».

Ok del governo croato al sostegno pubblico per il riavvio dell'attività del cantiere navale 3. Maj

Con questa iniziativa - ha spiegato il ministro dell'Economia - intendiamo principalmente ridurre gli oneri a carico del bilancio dello Stato

Ieri il governo croato, su proposta del ministro dell'Economia Darko Horvat, ha accolto la richiesta della società di cantieristica navale 3. Maj Shipyard del gruppo Uljanik di ottenere il sostegno pubblico necessario al riavvio dell'attività dello stabilimento navalmeccanico di Fiume. In particolare, il Consiglio dei ministri ha deliberato la disponibilità del governo a partecipare al processo di rilascio di garanzie statali per consentire lo sblocco dei conti correnti dell'azienda, per riattivare la produ-

zione e per completare i lavori di costruzione di navi che erano stati sospesi.

Ricordando che 3. Maj ha completato il processo di ristrutturazione alla fine del 2017 conformemente alle norme sulla ristrutturazione delle imprese in difficoltà, il primo ministro Andrej Plenkovic ha spiegato che, «a differenza di Uljanik, 3. Maj non è una società indebitata e se non ci fossero i prestiti nei confronti della Uljanik, potrebbe operare normalmente perché sia gli attuali acquirenti che quelli potenziali hanno espresso interesse e disponibilità al completamento delle navi e c'è interesse anche a costruirne di nuove».

La delibera governativa incarica inoltre il Ministero dell'Economia a condurre, in collaborazione con la società di cantieristica navale Jadranbrod, un'analisi approfondita delle misure proposte da 3. Maj e, sulla base di questo esame, entro il prossimo 29 agosto il Ministero proporrà al governo l'adozione di misure e azioni conformi alla legislazione croata e ai regolamenti dell'Unione Europea.

«In particolare, con questa delibera - ha sottolineato il ministro dell'Economia - inviamo un chiaro

messaggio ai lavoratori circa la volontà di assicurare la continuazione della produzione del cantiere 3. Maj». «Con questa iniziativa - ha proseguito Horvat - intendiamo principalmente ridurre gli oneri a carico del bilancio dello Stato, promuovere la prosecuzione della produzione, consentire all'amministrazione di iniziare il processo di ricerca di un partner strategico di qualità, creando così tutte le condizioni necessarie affinché in futuro il cantiere di Rijeka possa operare su principi puramente di mercato, senza il coinvolgimento dello Stato».

La decisione del governo di sostenere il cantiere navale 3. Maj ha indotto il tribunale commerciale di Fiume a posticipare al prossimo 26 settembre l'udienza per l'avvio della procedura di fallimento della società che si sarebbe dovuta svolgere ieri.

Nella prima metà del 2019 il traffico delle merci nei porti tunisini è diminuito del -16,0%

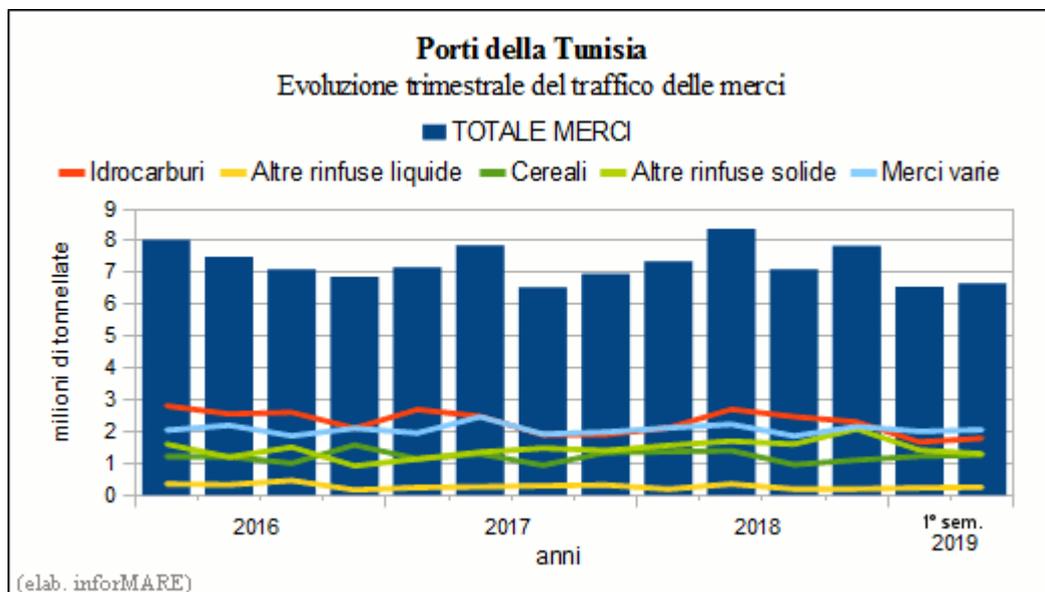
Nel solo secondo trimestre il calo è stato del -20,5%

Nei primi sei mesi di quest'anno il traffico delle merci movimentato



dai porti tunisini è diminuito del -16,0% essendo stato pari a 13,2 milioni di tonnellate rispetto a 15,7 milioni di tonnellate nella prima metà del 2018. Il traffico di importazione è calato del -14,7% scendendo a 8,2 milioni di tonnellate e quello di esportazione ha registrato una contrazione del -18,0% attestandosi a 5,0 milioni di tonnellate.

Complessivamente nel settore delle rinfuse liquide il traffico di idrocarburi ha segnato una riduzione del -28,1% essendo ammontato a 3,5 milioni di tonnellate e gli altri volumi di carico hanno mostrato una flessione del -11,1% avendo totalizzato 484mila tonnellate. Nel comparto delle rinfuse secche i cereali sono stati 2,5 milioni di tonnellate (-10,2%) e gli altri carichi 2,7 milioni di tonnellate (-16,6%). Meno accentuata la diminuzione nel segmento delle merci varie che ha chiuso il primo semestre del 2019 con quasi 4,1 milioni di tonnellate (-6,5%), incluse 2,0 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-6,3%) totalizzate con una movi-



mentazione di contenitori pari a 239.350 teu (-0,2%) e 1,0 milioni di tonnellate di rotabili (+0,6%).

Dopo una contrazione del -10,9% del traffico complessivo nel solo primo trimestre del 2019, nel trimestre successivo la diminuzione è stata più marcata essendo state movimentate globalmente 6,7 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -20,5% sul secondo trimestre del 2018, di cui 4,2 milioni di tonnellate in importazione (-18,1%) e 2,4 milioni di tonnellate in esportazione (-24,2%).

Nel secondo trimestre del 2019 il totale degli idrocarburi è stato di 1,8 milioni di tonnellate (-33,7%) e quello delle altre rinfuse liquide 254mila tonnellate (-27,8%). Il traffico dei cereali è ammontato a meno di 1,3 milioni di tonnellate (-9,9%) e quello delle altre rinfuse solide a 1,3 milioni di tonnellate (-23,3%). Nel settore delle merci varie il totale è stato di quasi 2,1 milioni di tonnellate (-7,7%), di cui 1,1 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-6,2%) e 539mila tonnellate di rotabili (+4,4%).

li compagnie armatoriale che operano servizi di trasporto marittimo containerizzato, evidenzia come nel primo trimestre di quest'anno alcuni dei più importanti vettori del settore abbiano continuato a registrare pesanti perdite, mentre prosegue anche il processo di concentrazione del mercato.

Lo studio del Centro Studi Fedespedit ha preso in esame le compagnie CMA CGM, COSCO, OOCL, Evergreen, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine (HMM), Maersk, Wan Hai, Yang Ming e ZIM che figurano al vertice della graduatoria dei vettori marittimi per capacità delle loro flotte containerizzate, elenco che non include il gruppo Mediterranean Shipping Company (MSC) - che occupa il secondo posto nella classifica - in quanto non rende pubblici i propri bilanci. Nella pubblicazione di quest'anno, inoltre, non sono stati inseriti i bilanci delle giapponesi "K" Line, NYK e MOL in quanto i loro bilanci non contengono più i risultati dell'attività di trasporto marittimo containerizzato dopo il suo scorporo e conferimento nella joint venture Ocean Network Express

(ONE) che al momento della stesura del rapporto non aveva ancora presentato il bilancio 2018 (le prime stime indicano un fatturato di 10,88 miliardi di dollari, con una perdita di 586 milioni di dollari).

La pubblicazione rileva tra l'altro che il conto economico di Maersk, che è il vettore leader mondiale, per quanto riguarda le continuing operations si chiude con una perdita di 148 milioni di dollari, mentre le discontinued operations hanno generato utili pari a 3,169 miliardi di dollari. Esse - ricorda il rapporto - fanno riferimento all'insieme di operazioni conseguenti all'uscita del gruppo dal settore petrolifero, con la cessione di Maersk Oil e Maersk Tanker. Il fatturato 2018 del gruppo A.P. Møller -Mærsk è pertanto relativo alle sole attività di shipping (70% del fatturato totale), logistica e servizi (15%), terminal e rimorchiatori (10%) e fabbricazione/riparazione container e altre attività (5%).

Relativamente al primo trimestre del 2019, lo studio osserva che in generale si rileva una tendenza al-

l'aumento del fatturato rispetto allo stesso periodo del 2018, da ascrivere in gran parte alle acquisizioni avvenute nel corso dell'anno, mentre i risultati finali sono ancora in chiaro scuro. Alcune compagnie, come COSCO, Hapag-Lloyd e soprattutto Evergreen hanno migliorato nettamente le loro performance di bilancio, con un consistente aumento degli utili; altre, invece, come HMM, continuano a evidenziare pesanti perdite. Da notare - specifica il rapporto - come Maersk, senza gli utili derivanti dalle operazioni di cessione dello scorso anno che avevano garantito un significativo utile finale, abbia chiuso il primo trimestre di quest'anno con una perdita di 656 milioni di dollari (lo scorso anno la perdita relativa alle continuing operations, nello stesso periodo, fu di 311 milioni di dollari).

Circa la prosecuzione della tendenza al gigantismo navale, il rapporto del Centro Studi Fedespedit rileva come questa non sembri fermarsi, tenendo conto che il 79% delle navi portacontenitori in consegna nel 2019 ha una capacità superiore ai 10.000 teu.

Quarta edizione dell'analisi sulle principali compagnie marittime containerizzate del Centro Studi Fedespedit

Nel primo trimestre di quest'anno alcuni dei più importanti vettori hanno continuato a registrare pesanti perdite

La quarta edizione annuale della pubblicazione "Le compagnie di navigazione: un'analisi economico-finanziaria - 2019", che è realizzata dal Centro Studi della Federazione delle case di spedizione italiane ed analizza i risultati operativi ed economici delle principa-