



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

1 FEBBRAIO 2013

Porto di Taranto, arriva l'ambasciatore olandese

Il sud e il nord del Continente. Il mar Mediterraneo e il mar Baltico. Tante le differenze, ma anche molte affinità e temi di comune interesse. Come i porti e il crescente ruolo strategico che queste infrastrutture stanno assumendo nel tessuto socio-economico di un territorio. Con questa convinzione, ieri l'ambasciatore dei Paesi Bassi in Italia, **S.E. Michiel den Hond**, ha visitato il porto di Taranto, accolto dal presidente dell'Autorità portuale, **Sergio Prete** e dal Comandante della Capitaneria, **Pietro Ruberto**.

Nel corso dell'incontro, sono stati valutati i possibili progetti di collaborazione al fine di verificare le concrete opportunità in Puglia per le aziende dei Paesi Bassi. Michiel den Hond ha inoltre ribadito l'impegno nel portare avanti il progetto "**Oi-andiamo in Puglia**" iniziativa che ha lo scopo di rinsaldare e stimolare i rapporti tra la regione italiana e l'Olanda attraverso attività culturali, economiche e sociali. L'ambasciatore ha infine sottolineato come la cooperazione con il porto di Rotterdam sia ancora attiva e come si stiano valutando varie ipotesi di cooperazione per il futuro che potrebbero trovare una accelerazione ove vengano individuate soluzioni alle attuali problematiche

portuali a livello locale e nazionale.

L'ambasciatore dei Paesi Bassi in Italia ha visitato il porto di Taranto

La delegazione diplomatica ha incontrato il presidente dell'Autorità Portuale e il comandante della Capitaneria di Porto

~~inforMARE~~ Oggi l'ambasciatore dei Paesi Bassi in Italia, Michiel den Hond, ha visitato il porto di Taranto e si è intrattenuto a colloquio con il presidente dell'Autorità Portuale pugliese, Sergio Prete, discutendo di progetti di collaborazione e dei punti di forza dell'economia olandese, nonché approfondendo i settori prioritari dell'economia ad alta potenzialità per il Mezzogiorno al fine di verificare le concrete opportunità in Puglia per le aziende dei Paesi Bassi.

La delegazione diplomatica olandese era composta anche dall'addetto economico e commerciale Wim Rullens e dal senior economic advisor Chris Schoenmakers, accompagnati da Massimo D. Salomone, console dei Paesi Bassi a Bari. Ad accogliere la delegazione con Sergio Prete, il comandante della Capitaneria di Porto di Taranto, Pietro Ruberto.

Dopo la visita alle infrastrutture del porto, anche via mare, l'ambasciatore ha espresso grande interesse per i lavori che in futuro conferiranno nuove e maggiori capacità allo scalo jonico. Al termine Michiel den Hond ha salutato i componenti del Comitato Portuale ricordando che presso gli uffici dell'ambasciata prosegue l'impegno nel portare avanti il progetto "Olandiamo in Puglia", l'iniziativa che ha lo scopo di rinsaldare e stimolare i rapporti tra la Puglia e l'Olanda attraverso attività culturali, economiche e sociali made in Olanda, facendo presente tuttavia, che ora è il momento di passare dalle parole ai fatti e di concretizzare i progetti. In tal senso ha sottolineato come la cooperazione con il porto di Rotterdam sia ancora attiva e come si stiano valutando varie ipotesi di collaborazione per il futuro che potrebbero trovare una accelerazione ove vengano individuate soluzioni alle attuali problematiche portuali a livello locale e nazionale. (A)

Porti: Ap Brindisi, da rivedere le tariffe per gli armatori

Dopo decisione Tar Lecce venute meno 5 ordinanze Ap

(ANSA) - BRINDISI, 29 GEN - Il Comitato portuale di Brindisi dovrà esprimersi sulla modulazione delle imposte sul traffico passeggeri richieste agli armatori. Sono infatti venute meno, a seguito della decisione del Tar di Lecce su un ricorso dell'associazione agenti raccomandatari marittimi, cinque ordinanze dell'autorità portuale emesse dal 2005. Riguardavano i diritti portuali per l'espletamento dei compiti di vigilanza e per la fornitura di servizi di sicurezza previsti dai piani di sicurezza portuali prestati a favore dei passeggeri e dei mezzi che imbarcano e sbarcano dalle navi traghetto 'Ro-Ro', 'ro-pax', catamarani e dalle navi da crociera che fanno scalo nel porto di Brindisi. (ANSA)

Porti: Ap Levante, approfondimento fondali verso definizione

Con collaborazione Ispra, Arpa Puglia e Università baresi

(ANSA) - BARI, 29 GEN - La progettazione dell'approfondimento dei fondali nei porti di Bari, Barletta e Monopoli e' in un avanzatissimo stato di definizione. Per realizzare questi interventi - spiega l'Autorita' portuale del Levante in una nota - e' stata svolta un'attivita' di studio dei fondali e delle caratteristiche dei sedimenti presenti, con la collaborazione dell'Ispra, di Arpa Puglia e delle Universita' baresi che ha consentito di individuare modalita' di intervento rispettose delle normative ambientali.

In particolare il porto di Bari, a fronte di una crescente richiesta di approdi per traffico merci, manifesta criticita' legate a banchine nella darsena di levante con fondali inadeguati e un'area di evoluzione prossima all'imboccatura che non garantisce alle grandi navi da crociera che presto solcheranno l'Adriatico gli spazi necessari per svolgere in sicurezza le manovre. Il porto di Barletta presenta particolari criticita' all'imboccatura dovute ad un fenomeno di insabbiamento determinatosi negli ultimi anni. Questo comporta difficolta' nelle manovre di accesso al bacino portuale, in particolar modo in condizioni meteomarine sfavorevoli. Il Porto di Monopoli presenta particolari criticita' all'imboccatura dovute alla presenza di uno strato superficiale di roccia di natura calcarea, per cui il canale di accesso, con disponibilita' di fondali di almeno 8 m, attualmente e' largo solo 55 m. Questo comporta difficolta' nelle manovre di accesso al bacino portuale, in particolar modo in condizioni meteomarine sfavorevoli. Le banchine del Molo di Tramontana, dove si svolge il traffico commerciale, non hanno tutte profondita' operative adeguate.

Nel 2012 il porto di Trieste ha stabilito il proprio nuovo record di traffico delle merci

Movimentate complessivamente 49,2 milioni di tonnellate (+2,0%)

~~informare~~ Lo scorso anno il porto di Trieste ha movimentato complessivamente un traffico record di 49,2 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del 2,0% rispetto al 2011. Il dato è stato reso noto stasera in occasione dell'incontro tra il presidente dell'Autorità Portuale giuliana, Marina Monassi, con il Gruppo Socialisti e Democratici dell'europarlamento, guidato da Debora Serracchiani, che è stato organizzato con l'obiettivo di mettere a fuoco le potenzialità del porto di Trieste, per «porre l'attenzione su Trieste» - ha spiegato Marina Monassi - e «presentare le potenzialità dello scalo, avviare un'azione diretta attraverso i parlamentari e i componenti della commissione Trasporti UE presenti, per sostenere i progetti di sviluppo del nostro porto».

Nel 2012 lo scalo ha stabilito anche il proprio nuovo record di traffico dei container avendo movimentato 408.023 teu, con una progressione del 3,8% sull'anno precedente e con un +44,9% sul 2010. I passeggeri sono stati 98.647 (+73,1%), di cui 15.295 crocieristi in transito (+63,0%) e 54.357 in imbarco/sbarco (+189,1%).

Tra i parlamentari presenti, anche Inés Ayala Sender, titolare del rapporto sul finanziamento dei corridoi europei, «un personaggio - ha sottolineato Debora Serracchiani - di grande peso sulle infrastrutture europee».

Commendando i dati di traffico registrati dal porto di Trieste nel biennio 2011-2012, Marina Monassi ha evidenziato come «un +45% nella movimentazione dei teu la dica lunga su quanto è stato fatto assieme agli operatori in questo biennio. Ma i dati - ha aggiunto - sono positivi al punto che possiamo affermare di essere un porto in salute, nonostante la crisi economica mondiale che ha messo in crisi gran parte della portualità italiana». 

Trieste, forte di un +45% in due anni, presenta i dati dei porti del Nord Adriatico
 1 febbraio 2013

Quando ci si sente bene, sicuri ed efficienti è giusto mettersi in vetrina. E così ieri, 31 gennaio, il presidente dell'APT di Trieste, Marina Monassi, forte di una crescita nella movimentazione dei TEU nel porto di Trieste del 45% negli ultimi due anni, ha chiamato nella città giuliana una delegazione di europarlamentari del Gruppo Socialisti e Democratici, tra cui figurava l'on **Debora Serracchiani** – che in questa regione è di casa – e l'on. **Inés Ayala Sender** – personaggio di grande peso rispetto alle infrastrutture, essendo titolare del rapporto sul finanziamento dei corridoi europei – per mettere a fuoco le ulteriori potenzialità dello scalo. Ma vediamo allora i dati di tutto il Nord Adriatico che evidenziano appunto lo stato di salute di Trieste.

<i>Porto</i>	<i>Teu 2010</i>	<i>Teu 2012</i>	<i>diff. % 2010-12</i>	<i>diff. % 2011-12</i>
Ancona	110.395	N.A.	N.A.	N.A.
Ravenna	183.577	207.500	1,30%	-3,64%
Trieste	281.643	408.023	44,87%	3,77%
Venezia	393.913	429.893	9,1%	-6,21%
Koper	476.731	572.263	20,03%	-2,89%
Rijeka	137.048	178.837	30,49%	18,69%

Sommando i numeri da Ravenna in su, viene fuori che nei porti del Nord Adriatico **transitavano nel 2010 1.472.894 TEU, che sono diventate 1.796.516 nel 2012.**

Commentando i risultati Monassi ha voluto sottolineare il grande lavoro fatto da **APT e Adriafer sull'intermodalità ferroviaria**, coerentemente con le strategie della UE, ribadita anche di recente. Ma anche lanciato una stoccata all'ad di Rfi, **Mauro Moretti**, ricordando che «il progetto di lay-out ferroviario gli è stato inviato il 24 dicembre scorso, ma **evidentemente Moretti non legge la posta**».

Italia Marittima partecipa al Fruit Logistica

Dopo Grimaldi, anche Italia Marittima S.p.A., compagnia del gruppo internazionale Evergreen Line per l'area mediterranea, parteciperà alla fiera Fruit Logistica di Berlino, che si terrà dal 6 all'8 febbraio.

Una delegazione della compagnia sarà presente nello stand E-04 (hall 2.1) insieme all'agente generale di Evergreen Line in Egitto Gulf Badr Group.

«Durante lo scorso anno – afferma la compagnia in una nota - Evergreen Line ha investito molto nel potenziamento dei servizi del bacino del Mediterraneo, sottolineando la determinazione ad allargare la sua presenza in tale area. Fruit Logistica sarà altresì l'occasione per evidenziare come l'efficiente copertura dei servizi Evergreen Line nel Mediterraneo, associata alle linee oceaniche da e per l'Estremo Oriente, possa offrire frequenti e affidabili servizi agli esportatori e importatori di ortofrutta».

A Napoli protocollo tra Capitaneria di porto e scuola

Iniziativa e attivita' didattiche congiunte per gli alunni

(ANSA) - NAPOLI, 31 GEN - Il direttore marittimo della Campania, Antonio Basile e quello dell'ufficio scolastico regionale per la Campania, Diego Bouche', hanno siglato un protocollo d'intesa "finalizzato a promuovere iniziative ed azioni di supporto e di indirizzo a favore delle scuole di ogni ordine e grado della regione". "Le istituzioni firmatarie del protocollo - si legge in una nota - ritengono che il mare conferisce al nostro territorio originali e peculiari caratteri ambientali e naturalistici ed offre significative opportunita' di sviluppo turistico e lavorativo".

L'ufficio scolastico regionale per la Campania, nell'ambito dei propri compiti istituzionali, "sostiene e valorizza iniziative di aggiornamento e formazione finalizzate al potenziamento delle attivita' didattiche e di istruzione per gli alunni, promuove la diffusione della conoscenza delle tematiche ambientali finalizzata all'acquisizione da parte degli studenti di comportamenti consapevoli e responsabili, in favore della gestione sostenibile degli ambienti naturali,ivi comprese quelle rivolte alla conoscenza degli sport e delle attivita' acquatiche e marine".

Il Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera ha tra i propri compiti istituzionali "la salvaguardia della vita umana in mare e la tutela dell'ambiente marino e costiero, e' deputato al rilascio delle patenti nautiche, nonche' dei titoli professionali per il personale marittimo che intende operare nel settore della marina mercantile e del diporto nautico".(ANSA).

Container, nella top 100 le italiane crescono

Potrebbe essere il segnale che gli armatori stanno iniziando ad avere fiducia in un rialzo dei noli. Oppure niente di tutto questo, soltanto ammodernamento. Fatto sta che nella top 100 Alphaliner (aggiornata al 21 gennaio), l'annuale e più affidabile classifica delle flotte armatoriali, sono in parecchi ad aver ordinato, alcuni anche tanto.

Partiamo dal podio, che resta sempre lo stesso con le uniche tre compagnie nettamente sopra le altre. La danese Maersk Line comanda con, tra proprietà e noleggio, 602 navi per 2,5 milioni di teu. Segue la svizzera Msc con 460 navi e 2,2 milioni di teu. Chiude la francese Cma Cgm con 407 unità e 1,3 milioni di teu.

Tutte e tre hanno ordinato parecchie navi negli ultimi mesi, rispettivamente 30, 20 e 15 con – dovessero entrare in acqua tutte – crescite del 16,6, 10,2 e 9,4 per cento. Per loro, veri leader incontrastati, la politica è da sempre quella dell'ottimizzazione delle risorse, accorpando la capacità in "poche" e grandi navi. Ma se andiamo a vedere anche il resto dei componenti di questa top 100 il comportamento è analogo, indizio che può far pensare ad armatori che investono spinti da una rinnovata fiducia.

Il caso più eclatante è della taiwanese Evergreen (quinta in classifica) che ha ordinato più di tutti, ben 37 navi su un totale attuale di 181, pari ad una crescita del +51% e che la porterà per la prima volta sopra il milione di teu di capacità della flotta. Discorso analogo per la coreana Hanjin Shipping che si piazza ottava (24 navi, +30,2%), e per la tedesca e dodicesima Hamburg Sud (35, +38%).

La prima italiana della classifica (in totale sono tre su cento) si trova al trentesimo posto ed è la napoletana Grimaldi Lines, che pure cresce tanto nel numero di ordini, considerando anche che la flotta della compagnia napoletana spazia anche nei traghetti ro/ro e le autostrade del mare. La sua flotta container è composta da 40 unità, di cui solo tre a noleggio, e per i prossimi anni dovrebbero arrivarne ben 10 (58,4%). Ma non è lei tra le connazionali ad avere il tasso di crescita più alto. Tenendo conto che quest'ultimo è proporzionato al numero di navi in esercizio, è Linea Messina (49esima in classifica) ad aver ordinato di più con dieci unità su 13 in flotta (di cui tre a noleggio): ben il 65% in più. Ultima delle italiane è Tarros (93esima) con quattro navi, tutte a noleggio, ma nessun dato sugli ordini.

Le potenzialità italiane

È stato presentato, a cura dell'Osservatorio Mediterraneo di Studi e Ricerche per il Mezzogiorno-Srm, il Rapporto 2012 sulle relazioni economiche tra l'Italia e l'area mediterranea. Secondo il Rapporto, il nostro paese, nel 2011, con un valore negli scambi commerciali pari a 57,7 miliardi di euro, conferma la propria leadership nel commercio dell'area, superando la Germania (56,6 miliardi di euroscambi) e la Francia (46,8 miliardi). Tale posizione è confermata anche nelle proiezioni al 2014, che vedono crescere gli scambi commerciali italiani fino a 74 miliardi di euro (più 28% sul 2011). Si tratta di cifre importanti che indicano chiaramente il "valore" attuale e soprattutto le potenzialità dell'area in termini di opportunità di affari per il nostro sistema di imprese; infatti, la crescita dell'interscambio italiano nei primi sei mesi del 2012 (più 8,1% tendenziale) e le previsioni di crescita del Pil dei paesi dell'area (più 8,6% medio nel 2012) indicano chiaramente il definitivo superamento della fase di impasse delle economie di questi paesi, dovuta

agli accadimenti della cosiddetta "primavera araba". Tuttavia, escludendo i prodotti energetici e petroliferi, il nostro paese slitta al terzo posto (con 36,9 miliardi di euro), scontando, quindi, un significativo gap con la Germania (che è prima in graduatoria con 50,4 miliardi per interscambio manifatturiero). In particolare, c'è da sottolineare il notevole risultato raggiunto dalle imprese italiane che operano in Turchia: le stime di Srm indicano un fatturato complessivo di oltre 16 miliardi di euro, per un impatto occupazionale pari a circa 125 mila addetti. Numeri, in alcuni casi, superiori a quelli stimati per le imprese a capitali tedeschi, usate quale benchmark nell'analisi del Rapporto.

Flussi finanziari. Oltre al commercio e all'integrazione produttiva che favorisce gli scambi "reali" tra i paesi del Mediterraneo, un ulteriore fattore di sviluppo delle relazioni tra l'Europa e il Mediterraneo è rappresentato dai

flussi finanziari, anche in questo caso bi-direzionali, che transitano attraverso le due sponde del Mediterraneo. Da un lato, infatti, i "fondi sovrani" mediterranei trovano nell'Europa una delle aree privilegiate per l'investimento delle loro ingenti risorse; dall'altro, l'interesse di organismi quali la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo e il Fondo euro-mediterraneo di investimento e partenariato verso l'area arabo-mediterranea cresce in misura proporzionale alle richieste di maggiore giustizia sociale che

vengono dalle popolazioni dei paesi dell'area. Il Rapporto prevede che gli investimenti dei "fondi sovrani" dell'area Mena (Nord Africa e Medio Oriente) diretti verso l'Europa potrebbero raggiungere, entro cinque anni, i 20 miliardi di

euro annui, con una quota destinata all'Italia compresa tra uno e 1,5 miliardi di euro. Si tratta di flussi consistenti che potrebbero raggiungere il nostro paese, a patto che vengano create le condizioni interne favorevoli allo sviluppo degli investimenti. "L'Italia - sottolinea il Rapporto - si trova nelle mi-

gliori condizioni possibili per intercettare tali risorse, potendo offrire opportunità che altri paesi europei non possono garantire, come la disponibilità di una naturale piattaforma logistica al traffico di merci che attraversano il Mediterraneo. Ma vincoli burocratici e inefficienze storiche del nostro paese stanno limitando queste potenzialità".

Collegamenti infrastrutturali. Nel Mediterraneo transita il 19% del traffico marittimo mondiale e l'area diventa sempre più passaggio obbligato per le grandi compagnie di shipping che continuano a perseguire la politica del gigantismo navale alla ricerca di economie di scala e che quindi privilegiano il canale di Suez nelle rotte est-ovest. L'obiettivo del rilancio dell'Italia quale asse strategico dei traffici all'interno del Mediterraneo è possibile perché vi sono i presupposti, non solo geografici ma soprattutto > commerciali; basti pensare, ad esempio, che il 70% dell'interscambio commerciale con l'Area Med avviene attraverso le "vie del mare" (oltre 40 miliardi di euro). Eppure nonostante la vivacità degli scambi, il nostro paese sta perdendo posizioni a favore di competitor, non solo europei: tra il 2005 e il 2011 gli scali hub della sponda sud hanno incrementato la propria quota di mercato portuale dal 18% al 30% grazie all'avanzamento di strutture come Tanger Med e Port Said che stanno mettendo in difficoltà gli hub di transhipment del sud Italia.

Il Rapporto ha poi evidenziato la crescita dei flussi intraregionali in direzione nord-sud come riflesso dello sviluppo economico dei paesi della sponda sud-est, dell'integrazione euromediterranea nonché della politica europea di impulso allo Short Sea Shipping. Tali flussi, unitamente all'aumento del feederaggio strettamente connesso all'incremento del transhipment, rappresentano nell'area un terzo della navigazione a corto raggio dell'Unione europea a 27. L'analisi ha inoltre sottolineato che, nonostante il ra-

vido sviluppo, resta ancora ampio spazio per l'attivazione di nuovi collegamenti lungo i versanti orientale e nord africano, in ragione del forte incremento atteso dei traffici, sia merci sia passeggeri. Appare chiaro che per superare la crisi e proiettare il nostro paese verso orizzonti di competitività e crescita internazionale, concretizzando le opportunità di sviluppo connesse ai traffici marittimi, occorrerà quanto prima superare i vincoli infrastrutturali che caratterizzano i nostri porti: rendere fluido, efficiente ed efficace il processo logistico riducendo i tempi per passaggio delle merci dai porti ai centri di consumo; snellire i vincoli burocratici e procedurali connessi alle operazioni portuali; garantire una certezza dei fondi a disposizione per lo sviluppo delle infrastrutture e un'adeguata pianificazione per tutto il sistema marittimo.

Le energie rinnovabili. Insieme ai traffici marittimi e alla portualità, l'Osservatorio Mediterraneo di Srm segue con attenzione la tematica relativa allo sviluppo delle energie rinnovabili. "Srm - pone in evidenza il Rapporto - vuole lanciare un messaggio strategico sull'argomento: il Mediterraneo si prepara a giocare un ruolo decisivo per lo sviluppo del settore energetico dei prossimi anni". Il sistema è caratterizzato da una domanda crescente di energia: infatti, autorevoli stime affermano che al 2030 la capacità addizionale richiesta dai paesi del South Med potrebbe comportare investimenti pari a 320 miliardi di

euro di cui circa la metà in fonti rinnovabili. I paesi di quest'area hanno una notevole capacità produttiva: sono tradizionalmente esportatori di energia convenzionale ma si distinguono anche come forti potenziali produttori di rinnovabili. Gli investimenti in infrastrutture elettriche, e dunque la costruzione di nuove linee di trasporto e di distribuzione, come pure l'elettrificazione di gran parte delle zone rurali, diventano obiettivi prioritari in vista delle future esigenze di sviluppo economico e sociale. La realizzazione di nuove infrastrutture e soprattutto di nuove interconnessioni è necessaria non solo per i collegamenti sub-regionali tra paesi della sponda sud del bacino ma anche per esportare il futuro surplus di elettricità rinnovabile verso i mercati europei. La crescita della produzione energetica dovrebbe comportare una serie di benefici per tutti i paesi dell'area. Per quelli della sponda nord, migliorerebbe la sicurezza dell'approvvigionamento, variando il mix delle fonti, ancora troppo sbilanciato sul fossile; contribuirebbe al raggiungimento dell'obiettivo della Comunità europea 20-20-20 e consentirebbe un nuovo sbocco industriale per le tecnologie europee. Per i paesi della sponda sud, permetterebbe l'avvio di progetti industriali articolati, aprendo la strada agli investimenti e stimolando l'aumento dell'occupazione e l'acquisizione di conoscenze e competenze; consentirebbe l'accesso all'elettricità per le popolazioni residenti nelle aree rurali e l'allungamento dei tempi di sfruttamento delle risorse non rinnovabili.

L'espansione delle rinnovabili nel Mediterraneo ha il suo fulcro nella fonte solare, ma non prescinde dalle risorse eoliche, diffuse ed egualmente abbondanti, dallo sfrutta-

mento della geotermia (in Turchia), dall'idroelettrico (prevalente) e dalle biomasse. Nonostante un contesto molto favorevole, diverse sono le barriere tecniche, istituzionali e finanziarie che di fatto hanno ostacolato il pieno utilizzo di questo potenziale e che quindi una volta rimosse potrebbero consentire il dispiegarsi dei numerosi vantaggi connessi allo sviluppo delle fonti pulite. In un'area in cui la percezione del rischio-paese condiziona le decisioni di investimento in maniera rilevante, solo con un quadro regolatorio adeguato e soprattutto stabile, con un sistema economico che renda possibile il trasferimento tecnologico e con una necessaria maggiore integrazione fisica tra le due sponde (mediante il potenziamento delle reti di trasmissione elettriche) sarà possibile un pieno sviluppo delle rinnovabili. ■

L'interporto di Bologna al forum italo-tedesco

L'interporto di Bologna ha partecipato al forum italo-tedesco che ha avuto luogo a Monaco di Baviera, organizzato dalla camera di commercio italo-tedesca e dal Deutsche Logistik-Zeitung, il più importante organo di informazione per gli operatori del trasporto e della logistica in tutta l'area di lingua tedesca. Il forum è stato un'occasione di confronto su temi quali la liberalizzazione del mercato ferroviario, lo sviluppo di forme collaborative tra operatori italiani e tedeschi, il ruolo chiave che gli interporti del nord est, e quello di Bologna in particolare, possono giocare nei traffici transalpini sulle direttrici di traffico nord-sud e viceversa che abbiano l'Italia o la Germania come paese di arrivo o partenza. L'interporto di Bologna, che da sempre guarda alla Germania con grande interesse, essendo il primo paese con cui la regione Emilia Romagna interloquisce da un punto di vista

economico, non ha mancato l'occasione per sottolineare il proprio impegno nella messa in campo di iniziative in grado di sostenere in modo ottimale la gestione

dei flussi merci con ricadute sull'intero sistema logistico nazionale in termini di massificazione e razionalizzazione. L'interporto bolognese, nodo privilegiato sulla direttrice di traffico nord-sud, è, inoltre, già da tempo in grado di proporre un'offerta ferroviaria gestita al momento da cinque operatori, ha un fitto network di relazioni operative con partner tedeschi costruito con un'intensa attività di marketing territoriale.

Al forum era presente tra i relatori anche il presidente di One Express Italia, Claudio Franceschelli, che ha sottolineato la strategicità di essere localizzati in una struttura interamente dedicata al trasporto e alla logistica, come è l'interporto di Bologna con il quale "si è aperto un fattivo dialogo di collaborazione per sviluppare la quota di trasporto ferroviario che al momento caratterizza la logistica di One Express Italia". Il forum si è svolto sotto l'egida di Filippo Scammacca del Murgio, console generale d'Italia in Baviera, al quale è stato affidato il compito di aprire e introdurre tutte le sessioni che si sono susseguite. ■

MSC withdraws \$300 Asia-Europe surcharge

Stuart Todd | mercoledì, 30 gennaio 2013

Market not tight enough to take an increase this side of Chinese New Year, suggests analyst

MSC has withdrawn a US\$300/teu Asia-Europe peak season surcharge (PSS) which was to have taken effect at the end of last week

“Presumably, they’ve decided that there’s a better chance of achieving a rate hike at the beginning of March,” broker GFI said in an indirect reference to Hapag-Lloyd’s recent announcement to levy a \$750/teu Asia- Europe rate increase on 15 March.

When contacted by *Lloyd's Loading List.com*, a spokesman for Switzerland-based MSC confirmed that the PSS had been withdrawn, but did not elaborate on the reasons behind it.

He also declined to comment on the possibility of MSC seeking a GRI on the Asia-Europe trade in March.

Benjamin Gibson, a container freight derivatives broker at Clarkson Securities, said there was a precedent for carriers withdrawing or postponing surcharges when it looked as though they would not be successful.

“On the evidence of the SCFI, the market is not tight enough to take an increase this side of Chinese New Year [February 10], and since when is January a ‘peak season’?”

Martin Dixon, Research Manager, Freight Rate Benchmarking, at shipping consultant Drewry, said: “Anecdotal evidence suggests that the market is not accepting the PSS as there is not sufficient demand relative to the available capacity.”

But whether MSC's decision to withdraw the PSS will see other carriers follow suit remains to be seen. CMA CGM has told *Lloyd's Loading List.com* that it is maintaining its \$250/teu Asia-Europe surcharge effective since Monday.

Quizzed on the prospect of other carriers following Hapag Lloyd's lead and looking for a March GRI, Clarkson Securities' Gibson said: "This was what happened last year, so it's a logical hypothesis.

"However, circumstances are different in 2013 and it is possible that there will be less unity among carriers as a result of the less-severe market conditions this time round."

He argued that the chances of a March GRI sticking would depend on how strong demand growth would be after the Chinese holiday, and also whether carriers could effectively manage any overcapacity in order to raise utilisation.

"While capacity cuts are expected over the Chinese new year holiday, schedule patterns, as they stand, show it returning to current levels in March, which is a threat to GRI plans."