Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

20 FEBBRAIO 2013

Direzione Affari Generali e Internazionali/Programmazione/Personale
Sezione Promozione
International and General Affairs/Planning/Human Resources Division
Promotion Department

RASSEGNA STAMPA press rieview

PORTO & diporto

DATA 01/01/2013
PAGINA 22
FOGLIO 17

Taranto costruisce un "ponte" fra Asia ed Europa

Furono gettate la scorsa estate le fondamenta del "ponte"ideale fra Taranto e l'Oriente quanto il porto ionico si presentò alla fiera "Transport Logistic China 2012" dove incontrò la Port Authority di Shanghai ed operatori di rilevanza internazionale nel settore dello shipping come China Shipping (CSCL). Una occasione ghiotta per presentare le potenzialità dello scalo ad operatori cinesi ed internazionali, resa ancora più appetibile dal precedente accordo di cooperazione avviato da Taranto con il porto di Rotterdam).

Proprio per favorire le relazioni tra Taranto e l'area di Shanghai furono stabiliti accordi con SMTPA – Shanghai Municipal Transport and Port Authority, l'ente pubblico di governo del porto e il SIPG – Shanghai International Port Group, l'operatore privato, di rilevanza internazionale, che gestisce terminal in tutto il mondo ed investe nei settori in via di espansione.

In quella occasione fu firmato un Protocollo di Intesa con il SISI – Shanghai International Shipping Institute. L'obiettivo dell'accordo era quello di sviluppare progetti comuni nel campo accademico, industriale e commerciale. In particolare, il protocollo prevedeva il miglioramento delle relazioni con i rispettivi Governi e con gli operatori commerciali e le industrie per accrescere il ruolo del SISI e dell'Autorità Portuale di Taranto nello shipping internazionale. Prevista anche la realizzazione di ricerche e momenti formativi a favore del management, nonché l'organizzazione di eventi quali occasione di confronto tra docenti universitari di assoluto livello ed esperti delle istituzioni, del commercio e dell'industria. Il Protocollo d'Intesa mirava, infine, alla realizzazione, sia in Cina che in Italia, di un network nel settore del trasporto marittimo e in quello dei porti che promuova lo scambio di informazioni e la condivisione di risorse.

Il SISI è il più importante istituto di ricerca ed indirizzo specializzato nel trasporto marittimo e nella portualità, una diretta emanazione della Shanghai Maritime University (Università Marittima di Shanghai) che contempla tra gli affiliati enti pubblici e privati come China Shipping, COSCO, Shanghai International Port Group (SIPG), China Port Association, Shanghai Municipal Transport and Port Authority, eccetera. La caratteristica peculiare di questa istituzione pubblica cinese è il rapporto osmotico con gli operatori e con le istituzioni portuali e logistiche: di fatto presentarsi al SISI significa promuoversi presso tutto il mondo imprenditoriale e istituzionale marittimo e portuale di Shanghai, la città più popolosa del mondo. Importantissimo quindi il fatto che il SISI abbia inserito lo scalo jonico e l'AP nel proprio network al fine di costruire un solido asse Cina-Italia che potesse costituire il ponte per tutti i traffici commerciali sulla rotta Asia-Europa.

Il SISI, interessato all'attività di docenza universitaria del Presidente dell'Authority pugliese, Sergio Prete, avvocato specializzato in diritto della navigazione, in virtù di un gemellaggio fra le Università, gli propose di partecipare direttamente all'attività di ricerca scientifica dell'Istituto. La proposta non è rimasta sulla carta e Sergio Prete, in occasione di una sua recente visita su invito del SISI in Cina, ha tenuto una serie di workshop, lezioni e conferenze durante i quali ha presentato al SISI, nonché ai rappresentanti imprenditoriali ed istituzionali di Shanghai, il Porto di Taranto e il suo Piano Operativo triennale 2012-2014, evidenziando come il suo utilizzo, rispetto ai porti di Anversa e Amburgo, già oggi possa consentire agli operatori cinesi un notevole risparmio di tempo e di denaro per far arrivare le loro merci a Monaco in Germania. E' stato, inoltre, presentato al SISI un suo approfondito studio comparativo sulle normative che regolano, in modo eterogeneo, la proprietà e l'impiego delle aree portuali nel mondo, con particolare riferimento al confronto tra la normativa italiana e quella cinese.

Infine, il Logistics and Maritime Transport Working Group, della Camera di Commercio Europea di Shanghai, unitamente alla Camera di Commercio Italiana in Cina, ha organizzato un meeting riservato agli operatori del settore all'interno del quale è stato presentato il Porto di Taranto e le sue potenzialità quale hub europeo per lo shipping e la logistica.

Al termine della sua visita in Cina Sergio Prete è stato nominato membro del "Comitato degli Esperti" del Shanghai International Shipping Institute, primo europeo a ricevere questo importante riconoscimento. Gli esperti del SISI, nell'ambito dell'International Cooperation Department, hanno individuato l'Autorità Portuale di Taranto, quale partner occidentale, dell'area mediterranea con il quale instaurare rapporti di collaborazione finalizzati anche ad individuare le opportunità di investimento di capitali cinesi in Europa nel settore dello shipping. Tali relazioni potranno generare opportunità di investimenti e incrementare i traffici marittimi tra i porti cinesi e lo scalo ionico.

Nel prossimo mese di marzo alcuni membri del SISI faranno parte della delegazione cinese che sarà in visita in Puglia, ed in particolare presso il porto di Taranto, nell'ambito del programma di promozione dell'internazionalizzazione dei sistemi produttivi locali, settore logistica, organizzato dalla Regione Puglia. L'invito alla missione di incoming in Puglia sarà esteso anche ad alcuni componenti del SIPG (Shanghai International Port Group) nonché alle Autorità Portuali di Shanghai e Shenzhen.

L'AVVISATORE MARITTIMO

DATA 19/02/2013
PAGINA online
FOGLIO 15

19 febbraio 2013

NUOVO TERMINAL AUTOSTRADE DEL MARE, VENEZIA RILANCIA

Venezia - Grandi manovre in corso a Venezia, con il porto dell'Alto Adriatico che rilancia sui traffici a medio raggio. Entro la fine del 2013 la Serenissima dovrebbe infatti già poter contare sul **nuovo terminal autostrade del mare di Venezia-Fusina**, dotato di due darsene e quattro banchine (per una lunghezza complessiva di 1.250 metri) con fondali profondi 12 metri. Il progetto ha comportato un investimento di 235 milioni di euro, di cui circa 200 a carico della **società Venice Ro-Port MoS**, costituita da un pool di imprese locali, che ha ottenuto una concessione di 40 anni per la gestione del nuovo terminal.

«Il terminal di Fusina rappresenta l'esempio paradigmatico di come dovrebbe essere una partnership pubblico-privata, considerato che nel nostro caso l'investimento privato è presente con una quota largamente preponderante rispetto a quella a carico dei fondi nazionali», rileva **Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia**. Un contributo significativo (11 milioni di euro) è stato inoltre erogato dall'Unione europea, che ha inserito il progetto all'interno del **piano Adriamos (Adriatic Motorways of the Sea)** per la realizzazione e il potenziamento delle autostrade del mare lungo il corridoio Adriatico Ionico. Oltre a Venezia, il progetto patrocinato dall'agenzia europea Ten-t coinvolge anche i porti greci di Igoumenitsa e Patras.

«Il progetto Adriamos ci rafforza notevolmente, ma d'altra parte non risolve l'attuale limite della politica europea delle autostrade del mare, che resta ancorata all'idea originaria di sostituire i trasporti via terra tra Paesi comunitari. In questi termini, per Venezia l'unica possibilità è la Grecia: gli altri Paesi che geograficamente sarebbero collegabili non fanno parte dell'Unione e quindi non rientrano nel progetto europeo delle motorways of the sea. Riteniamo che per fare il salto di qualità a livello di autostrade del mare sia invece assolutamente necessario coinvolgere anche i Paesi terzi, quantomeno quelli mediterranei», puntualizza Costa. Realizzato su un'area (ex Alumix) di 36 ettari ai margini dell'ex polo industriale di Porto Marghera, il nuovo terminal di Fusina include un'imponente piattaforma logistica e soprattutto potrà sfruttare le infrastrutture preesistenti che servivano l'enorme area dismessa. «**Uno dei punti di forza del terminal di Fusina è di certo rappresentato dall'importante rete infrastrutturale su cui potrà contare, che include una linea ferroviaria dedicata e una rete stradale che consentono di immettersi nel sistema nazionale** nel modo più diretto possibile», sottolinea Costa. Inizialmente il nuovo terminal potrà movimentare fino a 850 traghetti e 110 treni ogni anno, ma è previsto un progressivo incremento che entro 5 anni dovrebbe portare la capacità massima annuale a raggiungere quota 1.000 traghetti. Proprio sull'autostrada del mare dovrebbero quindi progressivamente convergere tutti i traghetti ro-ro e ro-pax in arrivo a Venezia, risolvendo l'annoso problema del passaggio di navi di una certa stazza davanti a San Marco e decongestionando i canali all'interno di Marghera, che potranno essere destinati a merci varie e container. Una scelta tanto più opportuna nell'ottica della prossima realizzazione del nuovo terminal container che sorgerà proprio all'interno di un'altra area dismessa del polo di Marghera (aree ex Syndial e Montefibre).

Il terminal, che si estenderà su oltre 90 ettari, potrà contare su 1.400 metri di banchine e avrà una capacità di movimentazione di 1.400.000 teu all'anno. Una volta ultimata la bonifica dell'area (fine del 2013), verrà indetta la gara per l'assegnazione della concessione. Per questo piano sono stati preventivati quasi 400 milioni di euro: poco più di una bazzecola, tuttavia, se rapportati ai 2 miliardi e 450 milioni di euro richiesti dal controverso progetto del porto di altura. Ed è probabilmente proprio sulla battaglia per la realizzazione della futuristica piattaforma offshore in grado di ospitare portacontainer da 20mila teu che si misureranno definitivamente le reali ambizioni della Serenissima.

Matteo Oliveri

PORTO & diporto

DATA 01/01/2013
PAGINA 30
FOGLIO 6

Check-up Mezzogiorno con la crisi persi 24 mld di pil

Confindustria - SRM: necessario concentrare risorse su impresa, lavoro e condizioni di vita

L'economia del Mezzogiorno è ancora nel mezzo della "tempesta perfetta" e i principali indicatori sono ancora ben al di sotto dei livelli pre-crisi. Secondo i dati del Check-up Mezzogiorno pubblicato da Confindustria e SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, tra il 2007 e il 2011 il PIL del Mezzogiorno, in termini reali, ha subito una riduzione di quasi 24 miliardi di euro (-6,8%); più di 16 mila imprese hanno cessato di esistere (0,9 % del totale imprese del Sud) sebbene siano aumentate le società di capitali (+7.400 solo nell'ultimo anno). Il numero di occupati si è ridotto di circa 330 mila unità (quasi la metà della riduzione ha interessato la sola Campania) e il tasso medio di disoccupazione dei primi due trimestri nel 2012 è salito al 17,4% rispetto al 13,6% registrato nello stesso periodo del 2011, anche per effetto dell'aumento delle persone in cerca di lavoro.

Il principale segnale positivo viene dall'export, l'unica variabile che è tornata al di sopra dei valori pre-crisi: dal primo semestre 2011 al secondo semestre 2012 le esportazioni nel Mezzogiorno sono aumentate del 7%, il doppio del Centro-Nord. Il persistere della crisi è causa e effetto del forte calo degli investimenti pubblici e privati. La spesa in conto capitale si è ridotta, dal 2007 al 2011 di circa 7 miliardi di euro. Nello stesso periodo, gli Investimenti Fissi Lordi nel 2011 sono diminuiti di 8 miliardi di euro (-11,5%) e particolarmente rilevante è stata la caduta degli investimenti nelle costruzioni (-42,5%) e nell'industria in senso stretto (-27,8%). La quota di imprese manifatturiere che hanno investito è andata progressivamente calando, dal 37,4% nel 2008 al 23,6% nel 2011. Il calo dell'occupazione e le crescenti difficoltà economiche delle famiglie stanno determinando una vera "emorragia di capitale umano". Sono sempre di più, infatti, quelli che decidono di lasciare il Mezzogiorno per andare a vivere nel Centro-Nord o all'estero (110 mila nel solo 2010). Peraltro il Mezzogiorno non utilizza gran parte del capitale umano che resta sul territorio: i giovani con età compresa tra 15 e 24 anni che non studiano o non lavorano nel Mezzogiorno rappresentano il 33% del totale, contro il 25% registrato in Italia.

Questi dati indicano che è necessario non disperdere risorse e concentrare gli interventi per il Sud su tre direttrici: in primo luogo l'impresa, per favorire la ripresa degli investimenti, il superamento del limite dimensionale, l'export e l'innovazione; in secondo luogo il lavoro, con l'adozione di misure urgenti per frenare l'emorragia di capitale umano; e in terzo luogo, le condizioni di vita dei cittadini del Mezzogiorno. La ripresa passa necessariamente dalla costruzione delle condizioni affinché nel Mezzogiorno si possa restare e vivere bene. In quest'ottica il pieno utilizzo delle risorse europee è decisivo. Con il Piano d'Azione Coesione è stata posta una base importante per migliorare l'efficacia degli interventi, ed è fondamentale che tali risorse entrino al più presto nel circuito economico per sostenere investimenti e occupazione. La ripresa dell'intero Paese è legata a doppio filo alla capacità di reazione del Sud.

Europa – segnali di ripresa?

SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenta il nuovo numero della rivista "Dossier Unione Europea", dedicato all'analisi dei settori e dei territori che stanno mostrando dinamismo e voglia di uscire dalla crisi economica, ma che soprattutto si caratterizzano per spiccata capacità innovativa e di internazionalizzazione. Riflessioni e testimonianze sono state infatti raccolte nell'ambito del turismo, comparto che SRM segue con attenzione, e del settore high-tech dell'aeronautica, con un'intervista ad un big player internazionale quale Alenia. Al trasporto marittimo, settore strategico per il nostro Paese e per l'intera Europa, è poi dedicata un'intera rubrica con analisi sugli scenari internazionali e interviste agli operatori, dai rappresentanti dei porti adriatici di Trieste e Koper ai vertici di Maersk Line e MSC, carrier leader mondiali del trasporto marittimo.

Tra i partner europei e competitor dell'Italia, il Dossier guarda alla Slovacchia, Paese in crescita nonostante la crisi in termini di PIL, export e molto dinamico in termini di attrazione di investimenti esteri. Questi i temi dell'intervista con l'Ambasciatrice in Italia, Maria Krasnohorska.

Ad arricchire poi gli approfondimenti di questo numero: le collaborazioni con l'EPEC-European Public-Private Partnership (PPP) Expertise Centre (emanazione della Banca Europea per gli Investimenti e della Commissione Europea), il Ministero degli Affari Esteri e Confindustria con un saggio sulla programmazione comunitaria 2014-2020.

«Dossier Unione Europea – spiega Massimo Deandreis Direttore Generale di SRM e responsabile della rivista – intende guardare alle migliori esperienze e testimonianze europee, offrendo un valido supporto agli operatori economici e uno stimolo al confronto con la dimensione europea, per ricordare che lo sviluppo dell'Italia e del Mezzogiorno non può prescindere dal contesto comunitario e mediterraneo del quale siamo parte integrante».

Alberto Medina

SHIP2SHORE
il magazine settimanale on-line di Shipping, Porti, Trasporti e Logistica

DATA 18/02/2013
PAGINA 15
FOGLIO 13

Le richieste di Assoporti e Confetra al prossimo Governo

Anche Confcommercio sottolinea la necessità di un Piano Nazionale dei Trasporti

Autonomia finanziaria, coordinamento globale di tutte le funzioni in porto, semplificazione burocratica, autorità di sistema logistico e sistemi multiporto. Ecco l'elenco delle priorità che Assoporti (l'associazione Italiana delle autorità portuali) presenta al nuovo Governo. "Non basta essere utilizzati per il 53% dell'import - export del sistema paese, essere terzi in Europa per movimentazione delle merci e secondi per i passeggeri. Non basta neppure realizzare un valore della produzione per oltre 6,5 miliardi di euro. Per l'Italia i porti continuano a essere una sorta di optional e tutti gli ultimi provvedimenti di tipo normativo e finanziario li condannano a un declino inesorabile" si legge in una nota dell'associazione presieduta da Luigi Merlo. Chiedendo al prossimo Governo l'immediata attuazione di una serie di provvedimenti di reale emergenza, Assoporti pretende una brusca inversione di rotta rispetto all'approccio di cronico disinteresse e di colpevole sottovalutazione dell'importanza dell'economia portuale.

Concorrenza, legalità e sicurezza, insieme a una semplificazione amministrativa sostanziale, sono invece le richieste in tema di autotrasporto avanzate da Confetra e Confindustria. La Confederazione Italiana dei Trasporti e della Logistica, convinta dell'importanza del trasporto su strada per l'economia del Paese, propone di superare l'attuale impasse normativa italiana fondata sul regime dei 'costi minimi', avanzando una serie di proposte tra cui l'utilizzo del rating di legalità, la certezza dei tempi di pagamento e la tracciabilità, l'uso della mediazione nelle controversie, la razionalizzazione del regime assicurativo e la limitazione della subvezione.

Fausto Forti, presidente di Confetra, ha detto: "Il meccanismo dei costi minimi rischia di far uscire molte imprese competitive dal mercato e crea un'asimmetria concorrenziale tra vettori italiani ed esteri, senza peraltro dare alcun contributo in termini di sicurezza stradale. Il sistema dei costi minimi non trova applicazioni analoghe in nessun paese europeo e, per questo, presentiamo alle forze politiche candidate al governo del Paese proposte capaci di favorire rapporti economici equilibrati fra tutti gli attori della filiera e di promuovere la competitività e lo sviluppo dell'autotrasporto, garantendo la sicurezza della circolazione".

Anche da Confcommercio sono arrivate alcuni appelli al nascituro esecutivo. La commissione Infrastrutture, Trasporti, Logistica e Mobilità della Confederazione ha elaborato un documento che elenca un insieme di priorità da sottoporre al nuovo governo. Tra i nodi da sciogliere per aumentare la competitività delle imprese nazionali, Confcommercio individua come centrali le difficoltà dell'autotrasporto, l'elevata mortalità delle imprese di trasporto e magazzinaggio, la crisi strutturale del sistema ferroviario (che solo in parte potrà essere risolta, secondo Confcommercio, dall'apertura alla concorrenza dei servizi), e il traffico marittimo, non ancora tornato ai volumi registrati nel 2007.

Tra le soluzioni da adottare, la Confederazione Generale Italiana delle Imprese, delle Attività Professionali e del Lavoro Autonomo elenca la necessità di un Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica, l'introduzione della pratica del Dibattito Pubblico per le Infrastrutture per una gestione preventiva del consenso, la volontà di riattivare la Consulta Generale dell'Autotrasporto e della Logistica, l'approccio che favorisca un'ottica integrata di co-modalità, ovvero l'impiego cooperativo delle diverse modalità di trasporto, ognuna secondo le proprie peculiarità funzionali. Confcommercio chiede inoltre la Riforma della L.84/1994 sulla base del testo già elaborato dal Senato, lo Sportello Unico Doganale, la riforma del Regime IVA Trasporto marittimo passeggeri di linea. Per quanto concerne il trasporto ferroviario, Confcommercio richiede maggiore autonomia tra gestione rete e servizi.

Confindustria-Confetra: nove proposte per rifondare l'autotrasporto e chiudere la partita dei costi minimi
13 febbraio 2013

Voltare la pagina dei costi minimi e puntare a rifondare il settore dell'autotrasporto utilizzando altri pilastri. È questa in sintesi la posizione netta di Confindustria e Confetra, espressa questa mattina, 13 febbraio, nel corso di un convegno organizzato a Roma, dal titolo «**Legalità, concorrenza e sicurezza per l'autotrasporto italiano**».
Si tratta in effetti di due momenti distinti: 1) chiudere la partita con i costi minimi; 2) ristrutturare su altre basi il settore. Vediamoli distintamente.
Il presidente di Confetra, **Fausto Forti**, ha espresso almeno quattro argomenti contrari ai costi minimi.
Il primo è quello di creare il seguente paradosso: «**mettere fuori mercato molte imprese competitive**» e «**premiare quelle più furbe**».
Il secondo è di distorcere il mercato creando «**un'asimmetria concorrenziale tra vettori italiani ed esteri**».
Il terzo punta dritto al cuore della normativa, in quanto – sostiene sempre il presidente di Confetra – **non dà «alcun contributo in termini di sicurezza stradale»**.
Il quarto è di carattere relazionale: «**i costi minimi hanno finito per minare il rapporto fiduciario tra committente e vettore**».
Insomma, tutto da buttare, per ripartire con una ricetta articolata in nove punti, presentati – ha detto sempre Forti – «alle forze politiche candidate al governo del Paese» allo scopo di «favorire rapporti economici equilibrati fra tutti gli attori della filiera», ma anche – ha aggiunto **Aurelio Regina**, vicepresidente di Confindustria per lo Sviluppo Economico – di intervenire «**sia sul sistema regolatorio sia a tutela della legalità che nell'autotrasporto sta evidenziando segnali preoccupanti a causa delle infiltrazioni criminali**».
Il primo punto appare quello più di sostanza – e peraltro trova riscontro anche nelle proposte di alcune organizzazioni dell'autotrasporto, come la CNA-Fita e in parte Anita – e riguarda **la proposta di avere una «forma scritta del contratto di trasporto».** In verità non si parla di renderlo obbligatorio, ma di renderlo strumento di chiarezza nei rapporti tra le parti.
Altra proposta su cui a leggere le analoghe proposte delle associazioni dell'autotrasporto (in questo caso anche di Unatras) ci potrebbe essere convergenza riguarda «**il riconoscimento certo, non negoziabile, del costo del gasolio e dei pedaggi come costi fissi non dipendenti dalle capacità imprenditoriali**».
Si «toccano» anche le proposte relative alla **riduzione della sub-vezione**, anche se nel documento di Confindustria-Confetra si parla genericamente di «limiarlai» senza indicare con precisione in che modo.
È invece inedita – anche se già presente nelle pratiche di mercato – la proposta di semplificare le controversie attraverso il **tentativo di mediazione presso le associazioni di categoria o tramite clausole arbitrali**.
Le altre proposte suonano più che altro come un'indicazione di massima e quindi generica rispetto alle direzioni da prendere, senza entrare nei dettagli. Ecco in elenco:
- l'utilizzo dei *rating* **di legalità**, introdotto dalla legge Cresci Italia, **per la scelta del partner logistico**;
- la **certezza dei tempi di pagamento con l'introduzione contrattuale di una clausola penale**;
- la **tracciabilità dei pagamenti** per contribuire a contrastare le pratiche illecite;
- l'introduzione di **clausole di durata per stabilizzare i rapporti**;
- la **razionalizzazione del regime assicurativo della merce trasportata**.

PORTO & diporto

DATA 01/01/2013
PAGINA 16
FOGLIO 8

Riforma dei porti: sogno o realtà?

Intervista al Presidente Ram, Tommaso Affinita

Autostrade del Mare, ma non solo. Il trasporto marittimo va assumendo una rilevanza sempre maggiore sia in termini di costi che di salvaguardia ambientale. Anche la Commissione Europea sta preparando una nuova direttiva per le politiche marittime del Vecchio Continente in un'ottica di "filiera" dove i trasporti terrestri sono sinergici a quelli via mare o su ferro e dove i porti diventano solo un anello della catena del trasporto. In questi mutati scenari la portualità italiana viene a svolgere un ruolo determinante anche nel disegnare lo sviluppo logistico del Paese. E servono nuove regole. Finalmente è stato approvato al Senato, il 12 settembre scorso, il disegno di legge di riforma della legge 84/94 ma con un testo non ampiamente condiviso. Accanto ad alcune significative innovazioni, permangono forti criticità e carenze di soluzione rispetto a questioni nodali emerse nella ormai quasi ventennale esperienza applicativa della legge 84. Ne parliamo con Tommaso Affinita, attualmente presidente di Ram - Rete Autostrade Mediterranee che è stato anche Presidente del Porto di Bari e di Assoporti.

Quali sono gli elementi positivi della nuova normativa che saltano agli occhi?

Il primo è lo snellimento delle procedure e delle tempistiche per l'approvazione dei Piani regolatori portuali: sarà finalmente rimosso un fattore di pesante ritardo nella pianificazione, ma la vera rivoluzione è nel ruolo delle Autorità portuali che diventano veri e propri *players* della logistica integrata, in grado cioè di operare fuori dalla cinta doganale dei porti giocando un ruolo importante di coordinamento dei diversi attori presenti sul territorio. Un nuovo articolo inserito nel corpo della legge 84 prevede infatti che le Autorità portuali, d'intesa con le Regioni e gli enti locali, possano promuovere la costituzione di sistemi logistico - portuali, ai fini del coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio transeuropeo.

Finalmente si pianifica seguendo logiche di sistema, ma rimane il problema dell'ultimo miglio.

La nuova Legge affronta anche il nodo dell'ultimo miglio cioè della più agevole connettività tra gli scali portuali e le reti stradali e ferroviarie che è rimasto finora un fattore di congestione e di imbottigliamento dei flussi di traffico, condizionando negativamente lo stesso sviluppo delle Autostrade del mare. L'autotrasporto ha infatti bisogno di tempi operativi assolutamente certi e quindi di una piena fluidità nell'accesso e nella uscita dai porti. È stata dunque prevista l'istituzione di un apposito Fondo per il finanziamento delle connessioni ferroviarie e stradali con gli scali portuali, alimentato da un accantonamento nella misura del 5 per cento delle risorse statali che verranno conferite per gli investimenti all'ANAS ed a Rfi spa.

E per quanto riguarda la tanto richiesta autonomia finanziaria delle Autorità portuali?

Mancando la certezza della copertura il disegno di legge evita la questione Rimane perciò soltanto la timida novità, introdotta dal recente Decreto "Sviluppo" del giugno scorso, che ha previsto un'autonomia finanziaria limitata all'1% del gettito delle entrate erariali prodotte nei porti e comunque entro il tetto annuale di 70mln di Euro che - come potete immaginare - può servire al massimo a finanziare una nuova banchina in qualche nostro scalo.

Come fare, allora, per trovare risorse per i porti?

Si deve auspicare un circuito virtuoso che consenta alle Autorità portuali un adeguato volume di investimenti infrastrutturali, alimentando la crescita dei traffici, che a loro volta alimentano il gettito erariale e conseguenti maggiori investimenti. Ci vuole un approccio innovativo che superi vecchie impostazioni legate al solo investimento pubblico per gli interventi di infrastrutturazione e metta in campo strumenti nuovi. dai project-bond al partenariato pubblico - privato attraverso il quale il capitale privato – avvalendosi anche del sostegno di grandi istituzioni finanziarie internazionali come la BEI - investa nei porti, trovando le sue convenienze nella gestione a lungo termine delle infrastrutture realizzate, meglio ancora se si tratta di vere e proprie piattaforme logistiche integrate.

E per quanto riguarda le concessioni?

Ci sono novità rispetto al regime ed alla durata delle concessioni nel tentativo di coinvolgere i terminalisti nella effettuazione di nuovi investimenti. Non va dimenticato tuttavia che l'interesse degli operatori portuali è prevalentemente orientato verso investimenti operativi (le grandi gru di banchina, attrezzature, magazzini) piuttosto che verso impegnativi interventi infrastrutturali (banchine, ante-murali, dragaggio dei fondali), per cui rimarrà sempre importante l'iniziativa delle Autorità portuali che devono essere perciò finanziariamente irrobustite.

Vi sono altri punti di debolezza nella Legge?

Vi sono altre criticità, come il mancato "dimagrimento" dei Comitati portuali, la cui composizione rimane invariata. Li definirei pletorici "parlamentini" portuali, vere e proprie camere di compensazione e di mediazione tra i diversi interessi corporativi presenti in ambito portuale, sicuramente una zavorra verso quella evoluzione della gestione in senso manageriale che era stata da più parti sollecitata. Rimane anche irrisolta la questione di una nuova disciplina dei servizi tecnico-nautici che pesano, a loro volta, sulla economicità e quindi sulla competitività dei nostri scali; su questo punto non si può non condividere le preoccupazioni e le proposte espresse, in un recente documento, dagli armatori che operano nel settore delle "Autostrade del mare".

Cosa lamentano?

Le autostrade del Mare toccano gli stessi porti per centinaia di volte. La normativa, pur ispirata a motivi di sicurezza della navigazione, ha finito con il garantire forme striscianti di monopolio e di protezionismo all'interno dei porti determinando un aggravio di costi quantificato in circa 100 milioni di Euro all'anno, una "tassa" che – bisogna dir-

lo – finisce con il ribaltarsi sulle tariffe e quindi, in definitiva, sugli operatori dell'autotrasporto che usufruiscono delle "Autostrade del mare". Occorrerà allora affrontare questo nodo - che riguarda come sappiamo le operazioni di rizzaggio degli automezzi, il pilotaggio, l'ormeggio - aprendo finalmente a forme di auto-produzione e comunque di attenuazione delle regole stringenti per cui un comandante, che pure conosce a menadito un porto per il fatto di scalarlo centinaia di volte all'anno, non può tuttavia essere dotato di un certificato di esonero dall'assistenza del pilota, come accade invece all'estero.

E per quanto riguarda il ruolo dei Presidenti delle Autorità Portuali?

Se da una parte, nel nuovo testo dell'articolo 8 del disegno di legge, si cerca il modo di rafforzare i poteri di iniziativa e coordinamento del Presidente, cercando di emanciparlo dai condizionamenti del Comitato portuale, non si registra quel salto di qualità che pure era stato auspicato, cioè la trasformazione in senso manageriale del ruolo del Presidente per farne davvero una sorta di Amministratore delegato dell'Azienda-porto, sulla falsariga delle migliori esperienze europee.

A questo scopo andava incisivamente rivista la procedura di nomina dei Presidenti, liberandola dagli impacci del campanilismo e delle beghe politiche del territorio, per cui la scelta del candidato, invece di orientarsi verso il meglio esistente sul mercato della managerialità, finisce con il rispondere a logiche meramente spartitorie; la soluzione adottata, a mio avviso, acuisce questo rischio giacché conduce ad una sorta di "regionalizzazione" della figura del Presidente, non più scelto in una terna di designati ma indicato dal Presidente della Regione, sia pure a seguito di una preventiva concertazione con gli enti locali. Rimane inoltre quel meccanismo dell'intesa, questa volta a parti rovesciate, con il Ministro delle Infrastrutture che, come ben sappiamo, ha fin qui alimentato non pochi contenziosi e conseguenti lunghi commissariamenti di varie Autorità portuali.

Patrizia Lupi

Clini: «2,27 miliardi di risparmio allargando l'offerta ferroviaria con l'utilizzo dei terminal sparsi sul territorio»
13 febbraio 2013

Il ministro dell'Ambiente, **Corrado Clini**, e il direttore della divisione Cargo di Trenitalia, **Mario Castaldo**, hanno siglato un accordo definito il **Patto di Milano**. Il Patto muove da una proposta della stesso ministro, formulata nel corso del convegno «**Il trasporto modale sui grandi assi di scorrimento**», finalizzata a misurare le conseguenze positive che potrebbero essere generate da una diffusione più capillare dei trasporti ferroviari e dal rendere più efficiente l'intera catena logistica nazionale porti-territorio.

«Se riusciamo concretamente a sperimentare – ha sostenuto Clini – **una collaborazione tra imprese degli autotrasportatori ed imprese del trasporto su ferro per creare una sinergia vantaggiosa** sia dal punto di vista economico che ambientale tra offerta dei trasporti su gomma e offerta dei trasporti su ferrovia delle merci, credo che avremmo fatto un passo avanti per liberare anche il nostro Paese, e in particolare la Pianura Padana, dal vincolo rappresentato oggi dagli assi stradali intasati e congestionati».

Le osservazioni del ministro partono dall'analisi della situazione attuale emersa in uno **studio presentato nel corso del convegno e sviluppato dal ministero dell'Ambiente in collaborazione con l'Autorità portuale di Trieste e la società di logistica Alpe Adria**, da cui emerge che la ripartizione strada/ferrovia è pari al **94 per cento per la strada ed al 6 per cento per la ferrovia**, mentre la somma totale del movimentato alternativo alla strada, cioè ferrovia più cabotaggio più idrovia, nel complesso raggiunge una quota del 13 per cento. Il volume del trasportato annuo interno, pari a **1.495,78 milioni di tonnellate** (dato riferito al 2008, l'ultimo anno prima della crisi) o, in percorrenze medie, a 165,38 miliardi di tonn/km, produce **costi esterni per 5,79 miliardi di euro**; se **tale volume viaggiasse via ferrovia, produrrebbe costi esterni per un valore 2,48 miliardi**, con un risparmio ambientale del 57 per cento.

Scendendo nel dettaglio l'area a **più alta intensità di traffico risulta il Nord-Est**, con 532 milioni di tonnellate in uscita e 527 milioni di tonnellate in entrata. **L'area in cui si riscontra il maggior chilometraggio medio è invece il Sud**, con 149,7 km medi in entrata e 165 km in uscita.

In sintesi, il risparmio indicato sarebbe generato dal ripartire **i flussi in modo più equo e questo scopo sarebbe possibile utilizzare in modo più efficiente il patrimonio di infrastrutture esistente, come le ferrovie e i terminal intermodali**. Perché sfruttando questi terminal e questi binari, molto diffusi sul territorio, si potrebbe raggiungere anche l'obiettivo di **favorire le imprese ferroviarie e gli operatori logistici, che sarebbero in condizione di proporre servizi competitivi e sostenibili**.

Non solo. Perché in questo modo si andrebbe a stabilire una collaborazione costruttiva tra le aziende dell'autotrasporto, che da questo rapporto collaborativo, basato anche sulla creazione di **autostrade viaggianti sulle lunghe tratte**, finirebbero per trarne vantaggio, potendosi concentrare sulla distribuzione finale e potendo lavorare su strade meno intasate.

Port Package in arrivo dall'Europa

I trasporti, si sa, sono al centro dell'attenzione della Comunità Europea che fonda la sua ragion d'essere sul libero scambio di merci e persone. Sono dell'ottobre 2011 le nuove linee guida per lo sviluppo delle reti di trasporto trans-europee Ten-t, definite dalla Commissione Europea nella proposta al Consiglio e al Parlamento Ue. La rete centrale, il core network, dovrà essere conclusa entro il 2030 sulla base di dieci principali corridoi di trasporto. Quali i nodi che la costituiscono? Sono state individuatele infrastrutture che movimentano il maggior volume di merce cercando di creare un ambiente favorevole per la competitività, progettando la realizzazione di adeguate infrastrutture materiali e implementando i sistemi di interconnessione con le reti ditrasporto. Sono stati individuati 80 porti europei che sono le principali porte di accesso per oltre il 70% della merce in entratae in uscita dal continente Europeo. Il comprensive network, che sarà realizzato entro il 2050, coprirà quasi interamente il territorio comunitario soddisfacendo l'esigenza di una totale coesione tra gli Stati Membri.

Da tempo si parla del port package ma il momento è critico per la storia dell'Unione Europea. Non ci sono certezze di ripresa e sembra inverosimile riuscire ad uniformare sotto una direttiva comunitaria tutte

le specificità di ogni porto. La paura della recessione pesa sulle prospettive di crescita degli Stati Membri ed ogni Paese intende garantirsi uno spazio di autonomia all'interno del libero mercato.

Molte sono le domande che si pongono gli addetti ai lavori. Il Finanziamento pubblico è da considerarsi un aiuto di Stato? Cosa significa liberalizzazione del lavoro portuale? Vanno liberalizzati anche i servizi tecnico nautici? Come considerare il self handling? Accade che l'esigenza di apertura al mercato portata avanti dalla Commissione si scontri con le specificità nazionali delle realtà portuali: i pool di manodopera variano, nella composizione e nella natura, come è diversa la natura delle Autorità Portuali. C'è come un gap normativo tra l'Europa e gli Stati Membri, per cui non tutte le questioni possono essere risolte richiamandosi al Trattato istitutivo della Comunità Europea. A Bruxelles si sostiene che esistono delle pratiche restrittive che condizionano negativamente la capacità operativa di molti porti e che le regole devono essere uniformate. Ma la settima legislatura è in scadenza, c'è tempo fino a febbraio 2014.

Ci prova Dimitrios Theologitis, il dirigente dell'unità Porti e Navigazione fluviale della Direzione Mobilità e Trasporti (DG Move) della Commissione Europea. In una recente intervista alla newsletter dell'Autorità Portuale di Livorno, PortNews, Theologitis ha riassunto quanto fatto nell'attuale legislatura: «Abbiamo individuato un percorso chiaro e definito, inquadrato i problemi che affliggono la portualità europea e compreso quali siano i fattori che li hanno influenzati. Ora ci siamo finalmente dati degli obiettivi e li abbiamo analizzati assieme agli stakeholder durante la recente conferenza sulla revisione della politica portuale. I risultati raggiunti – confessa Theologitis – sono ancora parziali e c'è pericolo di scontro all'interno dell'Unione Europea. "La Germania insiste perché l'Ue imponga ai paesi in difficoltà impegni di natura contrattuale che li spingano a varare le riforme strutturali necessarie e l'ennesimo richiamo all'austerity da parte dei paesi rigoristi (Finlandia, Svezia, Olanda) potrebbe avere delle conseguenze sulla politica Ten-T e sul Connecting Europe Facility, il nuovo piano di investimenti di 50 miliardi di euro destinato a infrastrutture, energia e digitale. Insomma, il rischio è che le politiche sui trasporti siano penalizzate a favore di altri settori, come agricoltura e coesione.

Espo, l'associazione dei porti europei, ha chiesto di non toccare i 32 miliardidi euro destinato all'infrastrutturazione della Comunità, essendo le uniche risorse per rendere più competitivo il Sistema Europa grazie anche alle reti Ten-T. Fra l'altro sono solo una parte delle risorse necesarie che dovrebbero essere recuperate attraverso forme come il project financing o altri strumenti di finanza innovativa

La Commissione, nel frattempo, ha aperto una seconda consultazione fra operatori, armatori, terminalisti, autorità portuali. Theologitis sa bene, come gli operatori del settore, che esiste un secondo aspetto rilevantissimo per il funzionamento delle connessioni ed è la "semplificazione". La Port Policy, sostengono a Bruxelles, non si esaurisce con le TenT. E' necessario promuovere iniziative tese alla semplificazione delle procedure di controllo, favorendo lo short sea shipping e le Autostrade del Mare. Quali gli strumenti? Ad esempio il Blue Belt project, che dà alle autorità doganali la garanzia che una nave che dichiari di trasportare merci intra comunitari e abbia effettivamente visitato solo iporti dell'Ue. In questo modo il carico amministrativo viene ridotto notevolmente.

«Nel 2015 – sostiene Theologitis su PortNews – le comunicazioni tra i porti e le navi saranno esclusivamente elettroniche. Anche per questo motivo il nostro prossimo obiettivo è quello di adottare in tutta Europa un modello comune di single window. I benefici sarebbero immediati, a cominciare dalla eliminazione della documentazione cartacea. Non dimentichiamo, inoltre, che la decisione E-customs del 2008 prevede che i paesi membri si adoperino per rendere operativa una struttura di servizi a interfaccia unica: sarebbe bello che il sistema di controllo della merce fosse lo stesso per tutte le modalità di trasporto».

Infine la questione dell'accesso al libero mercato che riguarda gli aiuti di stato, servizi Tecnico nautici e mercato del lavoro. Le risorse statali, secondo Bruxelles, dovrebbero servire per realizzare interventi di infrastrutturazione generale, per garantire accessibilità a tutti e affidata tramite gara d'appalto. Di solito la Commissione approva opere che servono al raggiungimento di obiettivi di comune interesse come la sicurezza o la protezione ambientale. Negli altri casi si deve valutare se il fondo pubblico non costituisca un indebito vantaggio per un solo soggetto o se alteri la concorrenza all'interno di un porto. Per quanto riguarda la liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici si

fanno dei distinguo sui diversi servizi. Il pilotaggio, per esempio, può considerarsi indispensabile e considerarsi un servizio pubblico, per le esigenze di sicurezza della navigazione. Il rimorchio ha caratteristiche economiche e tecniche diverse e potrebbe prefigurarsi una sana competizione tra più operatori all'interno di un singolo porto. La questione è delicata, come quella del mercato del lavoro. Molte le divergenze tra gli Stati Membri e c'è il rischio di ripetere gli errori commessi nella precedente legislatura dalla De Palacio con i due tentativi falliti di riforma della politica portuale. Rimane ancora un anno per vedere i risultati concreti della Port Policy europea.

No al rinnovo delle linee direttrici UE sull'applicazione delle regole della concorrenza al trasporto marittimo

La Commissione Europea ha annunciato la decisione di confermarne la scadenza il prossimo 28 settembre

informare La Commissione Europea, confermando la preannunciata decisione di abolire le norme antitrust specifiche per il trasporto marittimo (informare del 4 maggio 2012), ha comunicato oggi che non protrarrà o rinnoverà le linee direttrici sull'applicazione delle regole della concorrenza ai servizi di trasporto marittimo (articolo 81 del trattato CE, ora diventato articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea) che sono in vigore per la durata di cinque anni a decorrere dal 18 ottobre 2008, data di abrogazione dell'esenzione per categoria in favore delle conference marittime di linea (informare del 25 settembre 2006 e 1° luglio 2008), e che scadranno il prossimo 28 settembre.

La Commissione Europea ha ricordato che lo scorso maggio è stata avviata un'apposita consultazione pubblica sulle norme antitrust per lo shipping e ha sottolineato che tale procedura ha confermato l'analisi preliminare della Commissione secondo cui non sono più necessarie norme specifiche applicabili ai contratti di trasporto marittimo. Bruxelles ha ricordato inoltre che lo scopo iniziale di queste linee guida era principalmente quello di agevolare la transizione da un quadro specifico ad un quadro generale di concorrenza per i trasporti marittimi dopo l'abrogazione nel 2006 di una deroga alle norme antitrust concessa alle conferenze marittime. Secondo la Commissione, questa transizione è stata completata con successo.

La Commissione ha spiegato che la decisione di non prolungare le linee direttrici è coerente con la politica generale della Commissione tesa ad eliminare gradualmente le norme settoriali in materia di intese e abuso di posizione dominante ed ha precisato, inoltre, che queste linee guida ora si sovrappongono alle linee direttrici antitrust generali, quali ad esempio le linee guida sugli accordi di cooperazione orizzontale.

I trasporti meritano di più di una quota pari solamente al 2,4% del nuovo bilancio UE

Lo sottolineano le organizzazioni europee EFIP, ESPO, INE, IRU, PDI, ECG, ECSA, ETF, ECASBA, ACI Europe e CER

informARE - Le principali organizzazioni del cluster marittimo-portuale dell'Unione Europea hanno manifestato soddisfacimento per il raggiungimento di un accordo sul bilancio dell'UE per il periodo 2014-2020 a conclusione dei lavori del Consiglio europeo tenutisi il 7 e l'8 febbraio scorsi ed anche per l'intesa su un budget di 23 miliardi di euro da destinare alla infrastrutture di trasporto transeuropee, cifra che - hanno rilevato - rappresenta un significativo passo in avanti rispetto agli otto miliardi di euro stanziati per le reti di trasporto transeuropee TEN-T per il periodo 2007-2013. Tuttavia hanno evidenziato che il taglio di un terzo della dotazione finanziaria inizialmente prevista per le TEN-T - pari a 32 miliardi di euro - avrà un notevole impatto sull'implementazione del piano per le infrastrutture di trasporto configurato dalla Commissione Europea nell'arco degli ultimi tre anni in collaborazione con gli Stati membri e con gli stakeholder del settore e rivela che il comparto dei trasporti non sembra essere considerato prioritario nel nuovo bilancio pluriennale.

Il quadro finanziario pluriennale approvato dal Consiglio europeo prevede alla voce delle spese per le reti energetiche, digitali e di trasporto una dotazione finanziaria complessiva di quasi 29,3 miliardi di euro, inclusi dieci milioni di euro che saranno trasferiti dal fondo di coesione. Al solo settore dei trasporti sono riservati 23.174 milioni di euro.

In una nota congiunta le organizzazioni European Federation of Inland Ports (EFIP), European Sea Ports Organisation (ESPO), Inland Navigation Europe (INE), International Road Transport Union (IRU), Pro Danube International (PDI), The Association of European Vehicle Logistics (ECG), European Community Shipowners' Associations (ECSA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Community Association of Ship Brokers and Agents (ECASBA), Airports Council International Europe (ACI Europe) e Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) hanno espresso soddisfazione per il fatto «che la dotazione delle infrastrutture di trasporto sia aumentata rispetto all'attuale bilancio pluriennale. Tuttavia - hanno sottolineato le organizzazioni del comparto marittimo-portuale - si tratta di un'occasione perduta in quanto i leader europei hanno deciso di effettuare un taglio in un settore che stimola la crescita. Il presidente europeo Van Rompuy ha detto che il bilancio deve essere un motore per la crescita e per l'occupazione futura. È giunto il momento per i governi nazionali e i loro leader di rendersi conto che i trasporti sono il motore dell'economia europea. Se le persone e le merci non possono muoversi in modo efficiente, la crescita e lo sviluppo economico sono limitati. A nostro avviso, pertanto, i trasporti meritano di più di una quota pari solamente al 2,4% del bilancio complessivo».

EFIP, ESPO, INE, IRU, PDI, ECG, ECSA, ETF, ECASBA, ACI Europe e CER ritengono che sia comuinque importante che il nuovo bilancio dell'Unione Europea per il periodo 2014-2020 venga adottato al più presto. «Realisticamente - hanno spiegato le undici organizzazioni - il core network della rete TEN-T ed i progetti già definiti dei dieci corridoi multimodali non possono essere pienamente attuati con un piccolo stanziamento. Ciò significa che la rigorosa

metodologia sviluppata dalla Commissione Europea per selezionare i progetti che sono essenziali per la rete europea dei trasporti non può essere applicata. Prevarrà la logica del "primo arrivato, primo servito" rispetto ad una logica di rete di cui il mercato interno ha assoluto bisogno. Invitiamo pertanto gli Stati membri - hanno precisato le associazioni - ad impegnarsi con il Parlamento europeo per rendere questo bilancio più orientato alla crescita. Inoltre sosteniamo pienamente la richiesta del Parlamento di attuare entro pochi anni una

revisione a medio termine in modo tale da valutare eventuali riassegnazioni di bilancio verso settori generatori di crescita come quello dei trasporti. Allo stesso modo siamo d'accordo sul fatto che una certa flessibilità all'interno delle dotazioni di bilancio garantirebbe un'efficacia complessiva. Ultimo, ma non meno importante, un rapido accordo sul bilancio UE consentirà di andare avanti con l'attuazione del nuovo piano di infrastrutture di trasporto, come indicato nei regolamenti TEN-T e Connecting Europe Facility».

A gennaio il traffico delle merci nei porti cinesi ha registrato un accentuato rialzo

I contenitori movimentati dagli scali marittimi sono stati pari a 14.001.900 teu (+14,4%)

informare - Lo scorso mese i porti cinesi hanno movimentato un traffico di 862,0 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del 17,5% rispetto al gennaio 2012. I soli porti marittimi hanno totalizzato un traffico di 600,0 milioni di tonnellate (+14,0%), mentre gli inland port hanno movimentato 262,0 milioni di tonnellate (+26,3%).

Il solo traffico containerizzato è stato pari complessivamente a 15.499.900 container teu, con un incremento del 14,6% rispetto al gennaio 2012, di cui 14.001.900 teu movimentati dai porti marittimi (+14,4%) e 1.498.000 teu dai porti fluviali/inland (+15,9%). Tra i principali scali per volume di traffico, il porto di Shanghai ha movimentato 2.900.000 teu (+10,7%), Shenzhen 1.994.300 teu (+3,2%), Ningbo-Zhoushan 1.600.600 teu (+12,3%), Qingdao 1.391.700 teu (+14,1%) e Guangzhou 1.182.400 teu (+22,3%).

Lloyd's
Loading List.com

DATA 19/02/2013
PAGINA online
FOGLIO 14

Top boxports report weak demand

Katerina Kerr | martedì, 19 febbraio 2013

Global container handling volumes growing at their slowest since 2009

Weak demand at the world's top 25 container ports has had a negative effect on container handling volumes, which are growing at their slowest rates since 2009.

According to throughput data collected by analyst Alphaliner, the top 25, which comprise 11 ports in China,

seven elsewhere in the Far East, four in Europe, two in the US and one in the Middle East, saw their aggregate volumes grow by just 4% in 2012, compared with 8.7% in 2011 and 15.5% in 2010.

"Demand at these ports was particularly weak in the second half of the year, when growth slowed to only 2.8%," said the analyst.

"Weak trade volumes on the key Far East-Europe and Far East-North America headhaul routes contributed to the lacklustre performance, recording declines of 4.4% and 0.4% respectively for 2012."

The weak demand remains a major challenge for the industry this year, with slower growth expected to continue, at least throughout the first half.

According to the analyst, the Far East-Europe route is expected to be one of the worst-performing trades again in 2013, with significant uncertainty over the health of European consumer demand.

Maersk's decision to suspend its AE-9 service, leaving several of its 6,00-7,000teu ships unemployed for the next two months, reflects the severity of the slump.

Alphaliner added: "Although Maersk has confirmed that these ships will be redeployed in a new Far East-US east coast service via the Suez Canal in April, more enforced idling of surplus vessels in the next few weeks is expected as global trade demand remains weak."

Estimates from Container Trade Statistics show that the full-year throughput figures for 2012 on the Asia-Europe trades could fall by 500,000teu compared with 2011, due to weak demand from Southern Europe in particular.

G6 Alliance to maintain five Asia–North Europe loops in 2013

The members of the G6 Alliance have announced that they will maintain the current five-loop structure of their Asia–North Europe services in 2013. In a joint statement the alliance said that «we expect the current supply and demand balance to continue and won't be reinstating our Asia–Europe loop 3.» The G6 Alliance's loop 3 was suspended in October 2012, as one measure in the alliance's restructuring for the winter programme. The G6 Alliance will continue to offer a number of Far East–Europe services, calling at all major port pairs with weekly sailings.

Full network coverage to continue

Over and above this, further adjustments have been made to the alliance's other services, to accommodate port calls from loop 3 and thus ensure that customers continue to enjoy the full network coverage the alliance provides. In October the alliance started a new Gothenburg Express service (GTE), a feeder shuttle between the German ports of Hamburg and Bremerhaven and the Swedish hub in Gothenburg. A new call at Jeddah has been included in loop 4 and another one at Hong Kong in loop 7. The G6 Alliance members are Mitsui O.S.K. Lines, APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, Nippon Yusen Kaisha and the Orient Overseas Container Line. *it*

www.hapag-lloyd.com; www.hmm.com
www.nykline.com; www.apl.com
www.mol.co.jp; www.oocl.com