



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

18 MARZO 2013

Porti: Puglia, centrale di controllo per merci pericolose

Progetto avviato sui tir sara' esteso ai treni ed alle navi

(ANSA) - BARI, 14 MAR - La Puglia sta realizzando una centrale di controllo per migliorare la sicurezza della circolazione di merci pericolose nel territorio regionale, mediante la raccolta delle informazioni, il controllo e il tracciamento dei mezzi.

"Avremo - spiega l'assessore regionale alle Infrastrutture e mobilita' - il controllo completo sulle merci pericolose che transitano sul territorio pugliese per prevenire i rischi che il trasporto comporta. Cominceremo dai circa 1000 tir che giornalmente circolano sulle strade della regione, ma poi estenderemo la sperimentazione anche ai treni e alle navi".

Grazie al progetto Tramper i soggetti pubblici e privati coinvolti nel processo avranno uno strumento di supporto alla pianificazione e programmazione territoriale, per gestire dinamicamente i rischi (meteo, traffico, incidenti), informare in tempo reale gli operatori del settore, collaborare con gli enti istituzionalmente preposti nella gestione delle emergenze (incidenti, incendi, ingorghi stradali). Il progetto, realizzato da InnovaPuglia (societa' controllata dalla Regione Puglia per la programmazione strategica a sostegno dell'innovazione ICT) e' co-finanziato dal PON Reti e Mobilita' 2007-2013. (ANSA).

L'Autorità Portuale del Levante promuove la realizzazione di collegamenti intermodali con la Turchia

L'ente ha partecipato al "2nd Annual Port Expansion Summit" di Istanbul

inforMARE - L'Autorità Portuale del Levante partecipa al "2nd Annual Port Expansion Summit", che è in svolgimento ieri ed oggi ad Istanbul, con l'obiettivo di promuovere il ruolo di gateway per l'Europa che il network portuale del Levante, costituito dagli scali di Bari, Barletta e Monopoli, riveste rispetto ai flussi worldwide che attraversano la Turchia. Tre le proposte lanciate dall'ente portuale pugliese al convegno, che è dedicato allo sviluppo portuale in Turchia e nel Mar Nero, figurano l'attivazione di una linea intermodale con la Turchia, la partecipazione congiunta a bandi comunitari e il rafforzamento del gruppo europeo di interesse economico Med-Port Community con allargamento ai porti turchi.

La partecipazione al summit - ha spiegato il presidente dell'Autorità Portuale del Levante, Francesco Mariani - costituisce «un'occasione di apertura al dialogo ed alle nuove opportunità di crescita a livello euro-mediterraneo. La Turchia è un interlocutore strategico nel sistema del trasporto sostenibile». L'ente portuale pugliese ha ricordato che oggi i flussi che attraversano i porti di Bari, Barletta e Monopoli provenienti dalla Turchia passano per la Grecia, mentre con il supporto all'apertura di nuove linee marittime che colleghino la Puglia alla Turchia i costi, le emissioni inquinanti e le congestioni stradali sarebbero molto più contenuti, circa il 30% in meno rispetto agli attuali.

Mariani ha evidenziato l'importanza di incrementare il traffico intermodale da e per la Turchia sia con navi di tipologia ro-pax che ro-ro. Per sviluppare le relazioni e le opportunità offerte dai mercati esteri, da qualche anno l'Autorità Portuale del Levante si è dotata di un'unità di progettazione internazionale e comunitaria che ha lo scopo di sviluppare le attività di cooperazione internazionale ed accedere ai fondi comunitari ed internazionali. L'ente pugliese ha precisato che anche con la Turchia ci sarebbe la possibilità di partecipare a bandi congiunti, quali ad esempio Marco Polo II e Maritime Spatial Planning, con lo scopo di stimolare nuove rotte, più economiche ed ambientalmente sostenibili, riducendo i costi delle imprese e contribuendo allo sviluppo dei traffici.

«Non è la prima volta - ha spiegato Mariani - che l'Autorità Portuale del Levante dialoga con la Turchia, tuttavia questa tappa nell'antica Costantinopoli può segnare un momento importante». La partecipazione all'evento turco, tra l'altro, non si è limitata alla partecipazione al summit, ma è proseguita con una serie di incontri B2B con operatori economici e di trasporto marittimo e stradale per valutare tempi e modi di attivazione di una linea ro-ro/pax con Bari. Gli incontri - ha reso noto l'ente portuale pugliese - hanno evidenziato la necessità di instaurare un dialogo permanente tra Turchia e Bari per due ordini di motivi: il primo è che la Turchia è nel pieno del suo balzo economico e non ha risentito del crollo dei traffici a livello globale ed anzi negli ultimi due anni ha visto un aumento dei traffici; il secondo è che, nonostante un aumento dei traffici, si è avuta una contrazione dei margini operativi netti per gli operatori, che lamentano una serie di bottlenecks, dovuti all'aumento dei costi e ad una filiera logistica non proprio razionale e piuttosto frammentata. 

Forcieri: la Liguria raggiungerà quest'anno i due milioni di crocieristi

Il 2013 vedrà La Spezia triplicare il suo traffico e il consolidamento di Genova e Savona

~~inforMARE~~ - In occasione dell'evento crocieristico internazionale Seatrade Cruise Shipping, tenutosi la scorsa settimana a Miami, i porti di Savona, Genova e La Spezia, rappresentati alla manifestazione americana da Lorenzo Forcieri, presidente dell'associazione Ligurian Ports che raggruppa i tre scali, hanno fatto il punto sull'intensa attività crocieristica che svolgeranno quest'anno e che vedrà La Spezia triplicare il suo traffico grazie alla nuova possibilità di accosto in banchina a partire dal prossimo mese di aprile e vedrà un consolidamento a Genova e Savona (dove, da settembre, sarà operativo il secondo palacrociera di Costa Crociere).

«La possibilità per le navi passeggeri di potere contare alla Spezia sulla nuova banchina del Molo Garibaldi - ha dichiarato Lorenzo Forcieri a conclusione della missione a Miami - è stata accolta dal settore con grande interesse. In aggiunta al ruolo consolidato di Genova e Savona, la Liguria rafforza e consolida così il suo ruolo e la sua vocazione crocieristica, raggiungendo quest'anno i due milioni di passeggeri».

Intanto la Regione Liguria ha ottenuto 8,2 milioni di euro di fondi del programma europeo Italia-Francia-Marittimo 2013 di cui fanno parte anche Corsica, Sardegna e Toscana. Di questi, oltre tre milioni sono destinati a co-finanziare progetti realizzati dall'ente regionale, mentre gli altri andranno a sostenere finanziariamente quelli presentati Comuni, Province, istituti, porti. Tra i progetti che in Liguria hanno ricevuto finanziamenti dal programma europeo Marittimo figurano Vento e Porti di Mare di cui fanno parte le Autorità Portuali di Genova, Savona e La Spezia e l'Università di Genova (1,4 milioni), I-Perla per la sicurezza delle zone costiere, Provincia della Spezia (500mila euro), I-No far Access per gli spostamenti dei soggetti deboli in aree svantaggiate, Provincia della Spezia (400mila euro), Pliss, sistema logistico portuale per rete commerciale, Comune di Savona (90mila), Mistral+ per potenziare l'offerta di servizi innovativi per la nautica e porti turistici, Camera di Commercio e Provincia della Spezia (400mila euro), Sicomar, per la sicurezza in mare, fra i beneficiari Arpal Liguria (146mila) e Serena 2.0, per lo sviluppo di reti trasfrontaliere della nautica, Provincia della Spezia, Agenzia Liguria Lavoro (370mila).

Sul progetto Trainmos studenti a La Spezia

16 marzo 2013

Nel master europeo le iniziative spezzine dell'Authority di Forcieri

LA SPEZIA – Trenta tra studenti e docenti si sono riuniti nella sede dell'Autorità Portuale della Spezia per affrontare il tema "Smart Cities and Intelligent Ports". Hanno parlato di logistica, efficienza nelle operazioni portuali, uso delle nuove tecnologie, sostenibilità nelle azioni di interfaccia porto/città. Sono intervenuti Elvio La Tassa direttore dell'Ufficio Dogane della Spezia che ha affrontato il tema delle tecnologie che vengono oggi utilizzate nell'ambito doganale al fine di semplificare il più possibile le procedure. Maurizio Pozella dirigente settore innovazione dell'AP, ha illustrato il progetto della nuova piattaforma che verrà realizzata dall'ente di via del Molo al fine di semplificare e facilitare le comunicazioni e lo scambio dati tra i vari attori della comunità portuale.

Federica Montaresi (Progetti speciali) ha fatto invece il punto sulle azioni che l'Autorità Portuale sta portando avanti al fine di ridurre gli impatti delle attività portuali sulla città e per migliorare il rapporto tra porto e città.

Il master, inserito nel progetto Trainmos, per il quale l'UE ha stanziato 1.255.000 euro, è il primo, riconosciuto a livello europeo, legato alle nuove professioni delle Autostrade del Mare e prevede il coinvolgimento di ben sette Università europee, oltre a Genova, Madrid, Lisbona, Brema, Atene, Goteborg e Napier in Scozia. Al termine del corso è previsto uno stage dei partecipanti presso le aziende coinvolte nei circa 20 progetti approvati dalla Commissione Europea. Coordinatore del progetto l'Ateneo di Madrid e per la Liguria, tra gli altri, la Regione, l'Università di Genova, il consorzio RINA, il gruppo Grimaldi, il Comune e il Porto di Genova, Confitarma e l'Accademia del Mare.

L'ambizioso obiettivo del progetto è quello di sviluppare una base scientifica di conoscenze sulla tematiche delle Autostrade del Mare a livello universitario, cercando anche di rispondere al meglio alle esigenze degli operatori del settore.

L'AP spezzina sta da tempo sviluppando azioni, nell'ambito del programma Autostrade del Mare, sia dal punto di vista dell'innovazione della catena logistica, della safety e della security e della sostenibilità nel rapporto porto/città, sia attraverso le varie collaborazioni a livello di cooperazione comunitaria nell'ambito delle tematiche dell'ambiente, della riduzione degli impatti delle attività portuali sulla città, dello scambio di buone pratiche con altri porti europei e del Mediterraneo. Ad esempio, i vari programmi europei sulle TEN-T Motorways of the Sea; lo sviluppo della piattaforma ICT; la semplificazione delle procedure doganali e l'accentramento di tutte le operazioni di controllo alla merce a S. Stefano Magra; oltre a tutte le attività e progetti che puntano sulla sostenibilità del porto: dall'elettrificazione delle banchine alla promozione dell'intermodalità con la realizzazione del nuovo fascio di binari che sarà dotato delle più moderne e innovative soluzioni per la gestione coordinata dei treni e delle operazioni di carico/scarico dei container sui treni.

"Negli ultimi anni – ha detto Forcieri – abbiamo capito l'importanza della nostra partecipazione ai vari programmi europei e abbiamo iniziato a mettere in pratica progetti concreti per rendere il nostro porto sempre più efficiente ed intelligente. E' molto importante che si sviluppino tematiche legate al settore marittimo, soprattutto a quello della logistica, in ambito universitario, anche per rispondere alla crescente domanda di personale specializzato da parte degli operatori".

La giornata si è conclusa con la visita di studenti e docenti nel porto della Spezia.



08 marzo 2013

**AMBIENTE
TRIESTE DIVENTERÀ
UN "PORTO VERDE"**

Trieste - Trieste punta a diventare un Porto verde. La tutela dell'ambiente è, infatti, tra le principali priorità dell'Autorità portuale giuliana che, proprio al fine di migliorare le sue performance sotto questo profilo, si è posta l'obiettivo di dotarsi del sistema Emas, di gestione e controllo ambientale, avviando la procedura per l'analisi ambientale iniziale dopo il confronto con la Fondazione per lo sviluppo sostenibile presieduta dall'onorevole Edo Ronchi.

Il sistema europeo Emas consiste in una certificazione a carattere volontario che prende in considerazione siti territoriali definiti, sotto il controllo di un'organizzazione, che comprendono attività, prodotti e servizi. Ciò comporta un impegno scritto e pubblico dell'organizzazione ad operare nel rispetto delle norme con l'obiettivo di un miglioramento ambientale continuo. Una registrazione, quella Emas, da cui possono derivare vantaggi che sono legati a due aspetti fondamentali del **Regolamento quali la dichiarazione ambientale**, documento destinato soprattutto agli organi di controllo e all'opinione pubblica e il sistema di gestione ambientale che sarà adottato dall'Autorità portuale stessa.

Secondo **la presidente dell'Autorità portuale di Trieste Marina Monassi**, «con l'Emas, il nostro ente si doterà di una nuova strategia gestionale, impegnandosi a realizzare in tutta trasparenza, un progetto di continuo miglioramento delle performance ambientali». Nello stesso tempo, il documento è destinato anche alla pubblica amministrazione, competente per i controlli ambientali, «la cadenza annuale dell'aggiornamento della dichiarazione ambientale e la relativa convalida da parte di un verificatore accreditato, è garanzia di un comportamento conforme alle normative ambientali vigenti e limita dunque il rischio di incorrere in sanzioni penali e civili». **Una grande scommessa per Trieste** che diventerebbe, dopo Livorno, il secondo porto a

dotarsi di tale sistema. Con il sistema di gestione ambientale Emas, ci saranno, infatti, sensibili vantaggi interni all'organizzazione grazie all'ottimizzazione e gestione dei processi, mettendone in luce ogni singolo aspetto in modo da prevenire episodi che possano bloccare o ritardare le attività. A garantire il risultato è inoltre il coinvolgimento di tutti i livelli aziendali, presupposto di un clima di collaborazione e responsabilità che sono alla base per effettuare il salto di qualità nel sistema di gestione dell'Autorità portuale che dall'11 al 14 marzo sarà presente alla fiera **Cruise Shipping di Miami**.

«Al di là della mia passione per la natura – sottolinea la presidente Monassi – mi sono chiesta a metà del mio mandato cosa potevo fare in più per **il porto di Trieste**, per renderlo uno scalo verde e mantenerlo tale con le unghie e con i denti». «L'ambizione è quella di chiudere la partita entro i prossimi due anni ma so che dovremo correre» aggiunge spiegando che, dal suo punto di vista «proteggere l'ambiente portuale è già economia, significa pensare alle prossime generazioni». **Per quanto riguarda la concessionaria Greensisam ancora ferma causa l'interpretazione di un permesso**, «devono aprire subito i cantieri – ribadisce la presidente dell'Autorità portuale giuliana – bisogna iniziare a lavorare, se non si può che ce lo dicano subito perché non c'è tempo da perdere». Il prossimo 14 marzo, intanto, si terrà l'incontro **con la società Portocittà** per ragionare assieme dopo lo stop al progetto di riqualificazione del



Portovecchio del valore di un miliardo di euro.

Elisabetta Batic

L'Autorità Portuale di Trieste costituisce una commissione di esperti internazionali per sfruttare tutte le opportunità del Porto Franco

Monassi: ad oggi i benefici attuati del regime di Porto Franco sono essenzialmente doganali, mentre essere sviluppate anche le potenzialità di natura fiscale

~~4/4/2013~~ L'Autorità Portuale di Trieste sta procedendo a costituire una commissione di esperti internazionali incaricata sia di analizzare e approfondire in tempi brevi le possibilità di sviluppare nuovi aspetti normativi del Porto Franco di Trieste derivanti da una più completa attuazione delle prerogative stabilite dallo specifico allegato VIII al Trattato di Pace di Parigi del 1947, sia di formulare in merito le necessarie proposte pratiche.

«Ad oggi, infatti – ha rilevato il presidente dell'ente portuale, Marina Monassi - i benefici attuati del regime di Porto Franco sono essenzialmente doganali, mentre ne possono e devono venire ancora sviluppate le potenzialità di natura fiscale (IVA, accise, imposte dirette, ecc.) in conformità alle consuetudini vigenti negli altri Porti Franchi del mondo. I lavori della commissione internazionale dovranno produrre progetti concreti che l'Autorità Portuale, quale ente amministratore del Porto Franco di Trieste, sottoporrà doverosamente alle istituzioni competenti di livello regionale, nazionale e internazionale».

L'authority portuale giuliana ha reso noto che è stato avviato uno studio tecnico di analisi e valutazione economica completa ed aggiornata delle diverse agevolazioni assicurate dal regime di Porto Franco di Trieste alle imprese e per l'occupazione: riduzione dei diritti marittimi rispetto ad altri porti italiani; pagamento differito di IVA, dazi e diritti; esenzione del pagamento dei diritti doganali per merci trasformate che saranno successivamente rispediti all'estero; rinvio del pagamento dei diritti doganali - dazi, iva - al momento dell'effettiva importazione delle merci, ecc. Lo studio coinvolge direttamente gli operatori portuali e le associazioni di categoria nella valutazione dei vantaggi economici dell'insediarsi nel regime giuridico speciale del Porto Franco di Trieste.

Ricordando che Trieste è l'unica città portuale europea a possedere un privilegio giuridico internazionale in tema di zone franche, uno strumento che è sovra-comunitario poiché istituito e garantito da norme specifiche di un Trattato internazionale preesistente, quello di Pace di Parigi del 1947 che assegna al Porto Franco di Trieste una propria libertà d'azione in materia doganale, fiscale, commerciale ed industriale molto ampia e ben più estesa di quella delle zone franche di diritto comunitario pur sviluppate altrove (ad esempio in Irlanda) con successo, l'Autorità Portuale ha evidenziato l'urgenza di promuovere il Porto Franco di Trieste, attività che l'ente ha in corso avendo già organizzato due convegni di rilievo nazionale ed internazionale per divulgare e sviluppare le sue potenzialità: il primo, incentrato sul tema "Trieste/Mondo la prima zona franca sovra-comunitaria", si è svolto il 9 maggio 2012 a Roma, mentre il secondo convegno è stato quello internazionale organizzato il 2 e 3 luglio 2012 a Trieste con la Word Free Zone Convention (organizzazione mondiale delle zone franche) e Simest Spa sul tema "Global connectivity with the Mediterranean basin, with a special emphasis on the role of Free Zones in the international logistics network".

Inoltre l'Autorità Portuale ha reso noto che le associazioni di categoria hanno confermato la disponibilità alla stesura di un manuale divulgativo sintetico dei vantaggi di cui possono fruire le imprese di logistica e di produzione di beni e servizi nel Porto Franco di Trieste avvalendosi del suo regime di zona franca. Questo vademecum si suddividerà in due parti: la prima su ciò che si può fare oggi vantaggiosamente all'interno del Porto Franco, e la seconda sulle modalità di utilizzo concreto delle sue agevolazioni. 

Doganalisti chiedono sportello unico

16 marzo 2013 |

NAPOLI – Si è tenuto ieri, venerdì 15 a Napoli, presso l'hotel Royal Continental, il convegno dal titolo "Il futuro dei rappresentanti doganali e dei customs brokers", organizzato da CONFIAD, Confederazione Internazionale degli Agenti Doganali e ANASPED, Federazione italiana delle Associazioni territorialmente localizzate di doganalisti.

Sono intervenuti il presidente di CONFIAD, Massimo De Gregorio, il presidente Federale ANASPED, onorevole Cosimo Ventucci, Giovanni de Mari, presidente del Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali, Domenico De Crescenzo, vice presidente FEDESPEDE, Alberto Libeccio, direttore interregionale Agenzia Dogane e Monopoli – Campania e Calabria, onorevole Cristina Muscardini, vice presidente della Commissione Commercio Internazionale – Parlamento Europeo, Miroslaw Zielinski, direttore della DG Taxud, Giuseppe Peleggi, direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, George Zografos, president IFCBA – International Federation of Customs Brokers Association, Mario Oliveira vice presidente CITI CLECAT – Comité de Liaison Européenne des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport du marché commun, Mrs Anne Sandretto, director TLF – vice presidente Confiad.

"Lo scandalo della carne di cavallo – è stato sottolineato – utilizzata insieme a quella di manzo nei prodotti alimentari scoperto nei giorni scorsi, è solo uno degli ultimi esempi di merce non controllata che arriva nel nostro territorio e negli esercizi commerciali italiani. È evidente l'importanza delle autorità doganali europee, chiamate a garantire l'equilibrio tra salvaguardia della collettività e la fluidità degli scambi commerciali".

In questo contesto – ha rilevato il convegno – assume, poi, un ruolo importante il rappresentante doganale, che costituisce l'anello di congiunzione tra dogana e impresa. Il customs broker (spedizioniere doganale o doganalista) ha rivestito fino ad oggi in molti paesi membri dell'Unione un ruolo importante di intermediazione altamente qualificata dell'impresa nei confronti delle dogane e di partner affidabile di queste ultime per l'internazionalizzazione. Ma quale è il futuro di questa figura professionale, alla luce dei nuovi regolamenti europei.

"Oggi noi riteniamo che sia più opportuno effettuare controlli mirati ed efficaci alle frontiere – ha concluso il convegno – in modo da non interferire sulla fluidità dei traffici ed effettuare gli altri controlli sul territorio come fanno gli altri partners comunitari. Dai dati in possesso dei doganalisti risulta chiaro come una grande quantità di merci destinate all'Italia passi con facilità attraverso le Dogane di altri paesi europei e giunga solo dopo in Italia, senza controlli. Occorre quindi da un lato semplificare i controlli alla Dogana italiana, anche attraverso una seria attivazione dello Sportello Unico Doganale, per recuperare molti milioni di euro di gettito fiscale ed indotto, e dall'altro rafforzare i controlli sul territorio, unico vero contrasto all'illegalità. Ed è a livello europeo che occorre agire per ridurre gli spazi che oggi esistono per portare sul nostro mercato interno merci non in regola. E poi occorre finalmente una politica seria di semplificazione per le nostre imprese che vogliono esportare.

Asia

**Singapore, in due mesi
5 milioni di container**

Singapore - Il porto di **Singapore** ha chiuso il primo bimestre con la movimentazione di quasi 5 milioni di teu, il 2,5% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, mentre la movimentazione di **Shanghai** è stata nello stesso periodo di 4,9 milioni di teu, il 2,5% in più su base annua. Il porto di Shanghai ha subito il rallentamento del Capodanno cinese ed ha una **quota di transhipment marginale**, rispetto alla quasi totalità di Singapore. Nel bimestre il porto di Shenzhen ha registrato una crescita su base annua del 6% a 3,5 milioni di te, mentre la vicina **Hong Kong** ha registrato una flessione del 4,3% a poco meno di 3,5 milioni di teu.

Undicesimo mese consecutivo di calo del traffico dei container nel porto di Hong Kong

Lo scorso mese lo scalo asiatico ha registrato una flessione dell'8,8%

~~15/03/2013~~ Il porto di Hong Kong ha registrato l'undicesimo mese consecutivo di flessione del traffico dei container avendo movimentato lo scorso mese 1.494.000 container teu, con una diminuzione dell'8,8% rispetto a 1.639.000 teu movimentati nel febbraio 2012.

Nel primo bimestre del 2013 il porto asiatico ha totalizzato un traffico di 3.481.000 teu, in calo del 4,3% rispetto a 3.639.000 teu nel periodo gennaio-febbraio dello scorso anno. 

China Shipping Terminal Development acquisirà il 24% di APM Terminals Zeebrugge

Shanghai International Port Group detiene il 25% della società terminalista belga

~~informare~~ - China Shipping Terminal Development, società terminalista che fa capo al gruppo armatoriale cinese China Shipping (Group) Co., ha siglato un accordo con APM Terminals, società terminalista del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk, per acquisire il 24% del capitale azionario di APM Terminals Zeebrugge, di cui APM Terminals detiene una partecipazione del 75% (il restante 25% è detenuto dalla cinese Shanghai International Port Group - SIPG).

Lo scorso anno il container terminal gestito da APM Terminals Zeebrugge nel porto di Zeebrugge ha movimentato un traffico di contenitori pari a 380.000 teu.

Secondo le previsioni, l'acquisizione della quota da parte di China Shipping Terminal Development verrà completata entro il prossimo giugno. (##)

Lo scorso mese è stata registrata una decisa crescita del traffico dei container nei porti di Long Beach e Los Angeles

Nel febbraio 2012 il traffico era calato a causa delle minori esportazioni dall'Asia per effetto delle festività del capodanno lunare

APR 2013 - Lo scorso mese il traffico dei container movimentato dai porti di Long Beach e di Los Angeles ha registrato un sensibile aumento. Tale crescita rispetto al mese di febbraio del 2012 - come hanno confermato le authority portuali dei due scali californiani - è stata determinata anche dal fatto che lo scorso anno il capodanno lunare, festività in cui si verifica usualmente in molte nazioni asiatiche un rallentamento della produzione delle merci esportate verso gli Stati Uniti, è stato celebrato alla fine di gennaio ed ha avuto un impatto sul volume di traffico containerizzato movimentato nel mese successivo, mentre nel 2013 la festività è stata celebrata a metà febbraio e avrà un impatto sui dati di traffico del mese di marzo. Da parte sua la Port of Long Beach ha evidenziato come il traffico movimentato lo scorso mese dal porto sia cresciuto anche a causa dell'impiego di portacontainer di maggiore capacità che fanno scalo a Long Beach e dell'arrivo di un maggior numero di servizi di linea nel porto che, tra l'altro, alla fine dello scorso anno ha visto l'insediamento di hub esclusivi da parte di due delle principali compagnie mondiali, la Mediterranean Shipping Company (MSC) e la CMA CGM.

Lo scorso mese il solo porto di Long Beach ha movimentato un traffico containerizzato pari a 530.967 container teu, con una progressione del 36,6% sul febbraio 2012. Gli sbarchi e gli imbarchi di container pieni sono stati pari rispettivamente a 279.144 teu (+45,8%) e 140.626 teu (+17,2%). La movimentazione di container vuoti ha totalizzato 111.197 teu (+44,2%).

Nel primo bimestre del 2013 il porto di Long Beach ha movimentato complessivamente 1.067.230 teu, con un incremento del 26,3% sul corrispondente periodo dello scorso anno.

Lo scorso mese il traffico nel porto di Los Angeles si è attestato a 614.959 teu, in crescita del 17,0% rispetto al febbraio 2012. I container pieni allo sbarco e all'imbarco sono stati pari rispettivamente a 318.547 teu (+25,2%) e 156.691 teu (-4,9%) e i container vuoti sono stati 139.721 teu (+31,1%).

Nel periodo gennaio-febbraio di quest'anno Los Angeles ha movimentato un totale di 1.283.949 teu, con un aumento del 4,9% sullo stesso periodo del 2012. 

TRE SERVIZI

**NORD eUROPA, MSC
SCEGLIE LE HAVRE COME HUB**

Le Havre - La Msc utilizzerà il **porto di Le Havre** come hub per tre dei suoi servizi feeder in Nord Europa, finora facenti capo ad Anversa o Rotterdam. Si tratta dei servizi Liverpool Express, per il quale Le Havre sostituisce Rotterdam, Ireland & Scotland Express (Le Havre sostituisce Anversa) e Biscay Express (Le Havre aggiunto). Il volume portato allo scalo francese da questi servizi sarà di circa 350.000 teu l'anno.



12 marzo 2013

L'ANALISI CRISI, COSÌ COSCO PROTEGGE SE STESSA

Genova - Cosco Holdings Company Limited, **compagnia marittima cinese quotata alle Borse di Shanghai e Hong Kong**, ha presentato una proposta di vendita del 100% di Cosco Logistics alla propria casa madre, Cosco Group. L'obiettivo è che, se l'operazione verrà approvata in tempi brevi, Cosco Holdings ne ricavi un guadagno in conto capitale sufficiente a dare un impulso ai risultati operativi del 2013. Inoltre si vuole ridurre il rischio che il titolo perda la qualifica di A-share, che alla **Borsa di Shanghai è garantito dal governo cinese** e consente che lo scambio di azioni avvenga in valuta nazionale (renminbi) e possa essere effettuato dagli operatori cinesi, oltre che da pochi investitori esteri qualificati. Insomma, si tratterebbe di un'importante operazione finanziaria e per questo la compagnia si sta muovendo con molta

prudenza. Il consiglio d'amministrazione di **Cosco Holdings** ha approvato l'avvio delle procedure necessarie per avviare alla vendita, ma i dettagli della transazione sono ancora in corso di negoziazione. Tutti gli investitori sono stati avvertiti di prestare attenzione ai possibili rischi dell'investimento. La compagnia farà pubblici annunci sui progressi dell'iniziativa. Inoltre, per proteggere gli azionisti, l'operazione è stata avviata da Cosco solamente dopo aver valutato complessivamente la sua redditività e la sostenibilità della sua capacità di crescita. La mossa di Cosco si aggiunge ad altre strategie che le compagnie marittime stanno portando avanti per superare le difficoltà del commercio internazionale, dalla messa a riposo delle navi alla demolizione di navi sempre meno vecchie, fino alla chiusura di servizi che nel settore dei container sta interessando molte rotte, soprattutto fra Asia ed Europa.

Un altro sistema è quello della cancellazione di singoli viaggi. Secondo la società di analisi Drewry, **sono circa 150 i viaggi di navi portacontainer dall'Asia verso Europa e West Coast degli Stati Uniti** che sono stati cancellati fra ottobre 2012 e

febbraio 2013. Rispetto alla cancellazione dei servizi, quella di singoli viaggi è mal vista dai clienti delle compagnie marittime perché crea un numero maggiore di imprevisti. Il minor utilizzo di navi ha provocato negli ultimi mesi un aumento della stiva messa a riposo. Sempre per il settore container, la francese Alphaliner calcola che alla fine di febbraio sia stato raggiunto il 5,3% della stiva complessivamente in circolazione nel mondo, ossia l'equivalente di 862.000 teu. Nonostante navi ferme e demolizioni, il ritmo con cui in cantieri stanno varando nuove unità e la mancata ripresa dei traffici, almeno fino a questo momento, sta rendendo difficile per gli armatori un nuovo aumento dei noli. Secondo Drewry non è possibile aspettarsene neanche per il mese di marzo. **I vertici di Cosco, comunque, sono ottimisti** per quanto riguarda la ripresa dell'economia cinese e di quella globale sul lungo periodo. La convinzione è che l'industria dello shipping avrà un ritorno alla redditività nel 2013. Lo conferma Ma Zehua, numero uno del gruppo. La cabina di controllo, **Cosco Holdings**, è stata messa sotto osservazione alla Borsa di Shanghai. Le basse performance del gruppo hanno provocato una rivolta dei piccoli azionisti, che hanno chiesto le dimissioni del presidente di Cosco, Wei Jafu. Cosco Group ha confermato che intende continuare a utilizzare Cosco Holdings come piattaforma per essere presente nel mercato di capitali. Intanto **Cosco Holdings avrà un'opzione per ricomparsi Cosco Logistics** quando le condizioni di mercato torneranno favorevoli. La compagnia offre diversi



servizi di trasporto marittimo fra cui trasporto di container e di rinfuse secche, oltre a servizi logistici e attività terminalisti che portuali, di noleggio container, di spedizioni e di agenzia marittima. Gestisce la maggiore flotta rinfusiera del mondo e la quarta flotta portacontainer del mondo.

Alberto Ghiara