



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

9 APRILE 2013

Nuova linea Med Cross per Turchia, Egitto e Libia

6 aprile 2013

Partenze due volte al mese e "toccate" anche su Koper e Venezia - L'offerta di servizio a fine settimana per l'agroalimentare

BARI - E' partita dal 4 aprile la nuova linea marittima della MED Cross Lines, che collega con una nave ro/ro Bari con la Capodistria - Venezia - Bari - Izmir - Mersin - Alexandria - Bengazi - Misurata - Tripoli con toccate bimensili nello scalo pugliese ed un transit time di due giorni e mezzo da Bari verso la Libya e di circa una giornata da Bari verso Venezia.

Il 70% della produzione pugliese è destinato all'export e si imbarca verso i porti di destinazione prevalentemente via Genova, La Spezia e Venezia, raggiunti via gomma. Con l'attivazione della nuova linea intra-mediterranea, con scalo a Bari, sarà possibile intercettare quel traffico che dal Mezzogiorno si irradia via strada verso il nord Italia o il centro-nord Europa, oltre a quello proveniente o diretto nei Balcani.

La nuova linea ro/ro si caratterizza per l'attivazione dei servizi sia per il traffico accompagnato sia per il non accompagnato. Il punto di forza è l'offerta del servizio durante i fine settimana, quando vige il blocco su strada del traffico merci: via libera, quindi, al trasporto agroalimentare fresco con il servizio refe, al conserviero e groupage in risalita verso Venezia e Capodistria ma anche ai camion altrimenti limitati nei week end. L'obiettivo è intercettare la domanda di trasporto proveniente da tutto il centro-Sud Italia.

La mappatura dei flussi delle merci, aggiornata al primo trimestre 2013, evidenzia che il trend trasportistico attraversa i nodi logistici Mezzogiorno in maniera particolarmente disaggregata.

Porti: Bari, primo scalo Msc Fantasia apre stagione estiva

Fino a ottobre 34 crociere settimanali per Grecia e Croazia

(ANSA) - BARI, 8 APR - Il primo scalo assoluto di 'Msc Fantasia' al porto di Bari ha dato oggi il via alla stagione estiva per la nave della compagnia di crociere, che toccherà lo scalo pugliese ogni lunedì fino ottobre 2013. Ad accoglierla c'erano i rappresentanti di autorità e istituzioni locali - tra i quali il presidente dell'autorità portuale, Franco Mariani - saliti a bordo per prendere parte al tradizionale scambio di crest (con il comandante della nave Giuseppe Galano e l'area manager della compagnia Beppe Lupelli). Con i suoi 333 metri di lunghezza, Msc Fantasia (insieme alla nave gemella Msc Divina, arrivata per la prima volta a Bari la scorsa estate subito dopo il battesimo) è una delle più grandi navi da crociera mai approdate nel capoluogo pugliese. "Msc Crociere - ha spiegato Lupelli - consolida la sua posizione di leadership nel capoluogo pugliese, con una movimentazione prevista di circa 300.000 passeggeri, in aumento rispetto allo scorso anno. Quest'anno le due ammiraglie faranno nel porto di Bari complessivamente 64 scali". Msc Fantasia partirà da Bari ogni lunedì fino al 28 ottobre 2013 per 34 crociere settimanali alla volta della Grecia e della Croazia. L'itinerario prevede tappe a Katakolon, Santorini, Pireo (Atene), Corfu, Dubrovnik e Venezia. L'altra ammiraglia 'Msc Divina' partirà da Bari ogni domenica fino al 27 ottobre per crociere settimanali verso Katakolon, Izmir, Istanbul, Dubrovnik e Venezia. "Con il recente varo di 'Msc Preziosa', battezzata il 23 marzo a Genova, è stato portato a compimento il piano industriale avviato nel 2003, che ci ha permesso - ha concluso Lupelli di posizionare 2 ammiraglie nel Mediterraneo occidentale e 2 nel Mediterraneo orientale".

08 aprile 2013

i traffici del trimestre

**gioia tauro boom
ma è crisi del lavoro**

Gioia Tauro - La crescita dei traffici del porto di Gioia Tauro conferma il trend positivo di fine anno. I primi tre mesi del 2013 registrano un graduale e costante incremento di trasbordo-container pari al 22% in più rispetto a quelli movimentati nello stesso periodo del 2012. Il primo trimestre dell'anno ha visto giungere a Gioia Tauro 743.796 teu (609.582 nel primo trimestre del 2012) che sottolineano il positivo cambiamento di rotta dello scalo, primo terminal di transhipment italiano.

Stessa fotografia è stata confermata dal settore delle autovetture con un balzo che tocca circa il 300%. Nei primi tre mesi di questo anno, infatti, sono state movimentate 77.708 vetture registrando un vistoso incremento dei traffici rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, concluso invece con una movimentazione di 19.873 auto.

«Si tratta, in entrambi i casi (container e autovetture), di un dato rilevante che conferma Gioia Tauro il primo porto italiano nel settore del transhipment con un'asticella dell'andamento delle movimentazione merci che continua a proiettarsi verso l'alto. Attestando, quindi, risultati positivi consolidati ormai da diversi mesi che invertono il trend negativo che ha segnato, negli ultimi anni, la vita dello scalo calabrese» scrive l'Authority in una nota.

A contribuire a risalire la china sono stati, quindi, gli ottimi risultati registrati sia nel settore dei container, gestito dalla MedCenter Container Terminal, che in quello delle autovetture controllato dalla Ico Blg. Un circuito virtuoso che punta a far recuperare al porto di Gioia Tauro la centralità nel trasporto delle merci nel Mediterraneo. Alla base della ripresa vi è anche l'entrata della Msc di Aponte (tramite la sua associata Til) che ha messo radici a Gioia Tauro, dopo aver acquisito il 33% delle azioni della Mct. Da quel giorno, la presenza, in banchina, della Mediterranean Shipping Company s'è fatta notare, con un aumento costante e mensile delle sue navi.

Nonostante gli ottimi risultati di movimentazione dei traffici, la generale condizione occupazionale, vissuta dai lavoratori del porto e delle imprese dell'indotto, rimane, comunque, di forte crisi. Sono, ancora, in regime di Cassa Integrazione Straordinaria 486 unità lavorative della MedCenter Container Terminal che sono state, necessariamente, inserite dall'azienda nel proprio piano di riorganizzazione già approvato dal governo.

Nel primo trimestre del 2013 il traffico dei container movimentato dal porto di Gioia Tauro è cresciuto del 22%

Le autovetture sono aumentate del 300%

~~inforMARE~~ Nel primo trimestre del 2013 il traffico dei container movimentato dal porto di Gioia Tauro ha registrato un incremento del 22% essendo stato pari a 743.796 teu rispetto a 609.582 teu nei primi tre mesi dello scorso anno. L'Autorità Portuale dello scalo calabro ha evidenziato che la crescita dei traffici conferma il trend positivo di fine 2012 e sottolinea il positivo cambiamento di rotta dello scalo, primo terminal di transhipment italiano.

Un aumento molto più consistente è stato totalizzato dal traffico delle automobili: nei primi tre mesi di questo anno, infatti, sono state movimentate 77.708 vetture, con una progressione del 300% circa rispetto a 19.873 auto nello stesso periodo del 2012.

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha precisato che, a contribuire a risalire la china, sono stati gli ottimi risultati registrati sia nel settore dei container, gestito dalla Medcenter Container Terminal (MCT) del gruppo Contship Italia, che in quello delle autovetture controllato dalla ICO BLG, la joint venture tra la tedesca BLG e la belga ICO (gruppo giapponese NYK). Alla base della ripresa - ha ricordato l'ente portuale - vi è, senz'altro, l'entrata della MSC di Aponte (tramite la sua associata TIL) che ha messo radici a Gioia Tauro, dopo aver acquisito il 33% delle azioni della MCT (~~inforMARE~~ del 17 gennaio 2012). «Da quel giorno la presenza in banchina della Mediterranean Shipping Company - ha rilevato l'Autorità Portuale - s'è fatta notare, con un aumento costante e mensile delle sue navi».


«A dare man forte al clima positivo - ha sottolineato inoltre l'authority portuale - sono stati gli addetti allo scalo, grazie alla loro riconosciuta professionalità, che hanno recuperato con caparbietà la necessaria produttività».

L'Autorità Portuale ha tuttavia evidenziato come, «nonostante gli ottimi risultati di movimentazione dei traffici, la generale condizione occupazionale, vissuta dai lavoratori del porto e delle imprese dell'indotto, rimanga, comunque, di forte crisi. Sono, ancora, in regime di Cassa Integrazione Straordinaria 486 unità lavorative della Medcenter Container Terminal che sono state, necessariamente, inserite dall'azienda nel proprio piano di riorganizzazione già approvato dal governo. Di riflesso, si registrano condizioni critiche anche in alcune ditte dell'indotto che testimoniano una generale e difficile realtà occupazionale, in questa fase di recessione globale, di livello nazionale e, soprattutto, regionale. Intorno al porto di Gioia Tauro, infatti, si sviluppano giustificate aspettative occupazionali che testimoniano la necessità di avere un maggiore radicamento dello scalo nel sistema produttivo del territorio che lo ospita. A tale proposito risulta fondamentale, per garantire una maggiore crescita del porto e quindi un incisivo incremento delle sue ricadute occupazionali - ha ribadito l'ente - l'istituzione di una Zona Economica Speciale (ZES) che faccia di Gioia Tauro un'ambita meta di investimento imprenditoriale. Toccherebbe un'area pari a 740 ettari che garantirebbe interessanti opportunità di investimento esteri in Italia, catalizzando l'interesse di grandi gruppi internazionali con conseguenti e attesi risvolti occupazionali e di sviluppo economico. Si tratta di un sistema di particolari agevolazioni che deve essere richiesto, e quindi

sostenuto, dal governo italiano presso l'Unione Europea ma che, fino ad oggi, ha avuto scarso successo».

Nel quadro delle iniziative per il rilancio dello scalo l'Autorità Portuale ha ricordato anche i due recenti accordi di cooperazione sottoscritti dall'ente per ribadire e incentivare la centralità del porto di Gioia Tauro nel circuito dei traffici internazionali del Mediterraneo: a

gennaio 2012 è stato siglato un gemellaggio con la Port Authority di New York seguito il mese successivo da un accordo di cooperazione con la Port Authority di Shanghai.

«L'obiettivo - ha spiegato l'ente portuale calabrese - è quello di favorire e incentivare la crescita degli scambi commerciali tra Asia, Mediterraneo e la costa orientale degli Stati Uniti utilizzando la rotta del canale di Suez che, rispetto alla transpacificca, offre maggiori garanzie in termini di efficienza ed affidabilità. Si tratta di una strategica alleanza che mette insieme due realtà portuali internazionali, Shanghai e New York, collegati attraverso un ponte "virtuale" offerto dallo scalo di Gioia Tauro». 

Venice Propeller sui servizi nautici e competitività

6 aprile 2013

VENEZIA – “Servizi tecnico-nautici e competitività dei sistemi portuali” è il tema del meeting che si terrà lunedì 8 aprile presso la sala congressi della Venezia Terminal Passeggeri cui parteciperanno in qualità di relatori il presidente dell’Autorità portuale di Venezia professor Paolo Costa, il comandante della Direzione Marittima del Veneto ammiraglio Tiberio Piattelli e il neoelto presidente di FEDERAGENTI Michele Pappalardo.

“In questo particolare momento di congiuntura economica il tema della competitività tra sistemi portuali non è solamente un problema nazionale ma, quanto meno, europeo – afferma il presidente dell’International Propeller Club Port of Venice Massimo Bernardo – quando la vera sfida è tra i porti del nord Europa e quelli dell’Europa meridionale. In quest’ottica lo scontro che nel nostro Paese vede contrapposti i sostenitori delle imprese monopoliste dei servizi e quanti, invece, vorrebbero la loro liberalizzazione in virtù di una maggiore efficienza, economicità e trasparenza gestionale del servizio, ma soprattutto la mancanza di normative chiare, rischiano di penalizzare i nostri porti rispetto ai concorrenti europei per l’incomprensibile deregulation tariffaria che penalizza compagnie di navigazione e utenza nautica”.

Su questi temi di grandissima attualità anche a livello comunitario, in quanto la Commissione europea è al lavoro per normare il settore, il meeting organizzato dal Propeller veneziano tenterà di fare chiarezza sullo stato dell’arte del contenzioso che da una parte vede Assoport schierata per la delocalizzazione del potere decisionale in materia tariffaria dall’altra l’Antitrust dopo l’intervento dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato intervenuta sul vigente sistema di tariffazione dei servizi tecnico-nautici che ha tra l’altro rilevato come il decreto n. 30 del 28.12.2012 della Direzione Marittima di Venezia in materia di revisione delle tariffe per il servizio di pilotaggio per il biennio 2013-2014 oltre agli stessi provvedimenti ministeriali integrerebbero una violazione dei principi a tutela della concorrenza.

Materia molto complessa, dunque, nella quale sono direttamente impegnati i tre relatori di base del meeting alla quale hanno dato la loro conferma i Clubs di Trieste, Monfalcone, Ravenna e Bologna oltre a numerose personalità del mondo dell’economia marittima e dei trasporti.

E per restare in tema di “competitività”, ma su un altro fronte, prima dell’incontro, con inizio alle ore 16 presso la Venezia Terminal Passeggeri, inizierà una visita guidata dall’ingegner Franco De Angeli consigliere delegato della VTPEngineering alle nuove strutture per imbarco-sbarco passeggeri (MBT – Multipurpose Boarding Tower) progettate dalla stessa VTPEngineering e che rappresentano un’anteprima mondiale per l’adozione nei terminal di tali nuove tecnologie che consentono maggiore sicurezza, maggiore confort e tempi rapidi nella movimentazione dei crocieristi, sistemi questi che garantiscono maggiore competitività al terminal veneziano primo homeport del Mediterraneo.



A Trieste sciopero in porto

TRIESTE – Circa 300 lavoratori del porto hanno scioperato alla vigilia di Pasqua percorrendo le vie del centro del capoluogo giuliano. Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e Ugl mare hanno chiesto “nuove regole nell’attività all’interno dello scalo, un maggiore controllo sul numero delle cooperative attive che creano una concorrenza al ribasso, maggiore tranquillità per il futuro e per i loro stipendi”.

I sindacati di categoria hanno descritto le “difficili” condizioni di lavoro: “precari che lavorano qualche ora al mese, scarico di merci che viene concentrato in determinate giornate lasciandone altre scoperte, turni raramente programmabili che condizionano la qualità della vita e il rapporto con le famiglie”.

Inoltre, hanno chiesto “alle istituzioni, alla politica, all’imprenditoria e all’Autorità portuale un forte impegno per lo sviluppo della portualità triestina, perché il modello Trieste è arrivato al capolinea”. Il comizio finale si è tenuto sotto il palazzo della Prefettura dove una delegazione ha incontrato il prefetto vicario.



riforma dei porti

Si riparte dal vecchio testo del Senato

Roma -Riparte la discussione al parlamento sulla riforma dei porti, in attesa della nascita del nuovo governo.

«Al termine della scorsa legislatura il Senato aveva approvato la riforma della legge sui porti, oggi abbiamo ottenuto le firme necessarie per riproporla subito in aula: un'approvazione veloce sarebbe un forte messaggio positivo ad una delle realtà economiche più importanti per lo sviluppo e la crescita futura del nostro Paese» ha spiegato la settimana scorsa il **senatore del Pd Marco Filippi**, che se ne è occupato nella precedente legislatura e ora ha raccolto le firme necessarie per attivare l'art.81 del regolamento del Senato. Si tratta di un regolamento che permette l'utilizzo di una procedura d'urgenza per i disegni di legge già approvati a palazzo Madama nella precedente legislatura.

Secondo Filippi, «con la nuova legge si farebbero passi avanti per il raggiungimento dell'autonomia finanziaria, sfruttando le risorse generate dagli stessi porti; sarebbe rafforzato il ruolo dell'Autorità portuale ed i poteri manageriali del Presidente; verrebbe messo un termine temporale preciso per la definizione del Piano Regolatore Portuale per superare l'attuale stato di cose che arrivava a prevedere anche oltre 10 anni per l'approvazione, semplificando anche alcune norme relative alla realizzazione; verrebbe anche sancito che i servizi tecnico nautici sono finalizzati essenzialmente alla sicurezza della navigabilità e dell'approdo nei porti».

«Nel progetto di legge, che potrebbe essere esaminato velocemente dall'aula, abbiamo introdotto - precisa Filippi - nuove norme sulle concessioni per favorire investimenti infrastrutturali che si rendessero necessari per il mantenimento o l'incremento dei traffici e norme a tutela della manodopera portuale che rischia, con l'attuale fase di recessione economica, di pagare il prezzo più alto di una competizione implosiva».

Sul tema è intervenuto anche il **senatore genovese di Lista Civica Maurizio Rossi**. «È indispensabile che questo disegno di legge riprenda il suo cammino - ha dichiarato Rossi, che ha diffuso una nota a Genova - . Ci auguriamo che nei prossimi giorni si risolvano i gravi problemi di formazione del Governo e si possano insediare le Commissioni».

«Appena il disegno di legge riprenderà il suo cammino - ha aggiunto - sarà mia cura incontrare i principali esponenti del sistema portuale ligure per ascoltare tutti i suggerimenti al fine di migliorare il testo presentato».

Gli analisti si aspettano un calo per i mercati delle materie prime

Le previsioni su produzione e trading di rinfuse solide e liquide di Crédit Suisse, Bloomberg, Morgan Stanley, McGraw-Hill, Standard & Poor's, Clarkson, Goldman Sachs, UBS, Deutsche Bank, Macquarie e PWC

È di solito intorno alla fine del primo trimestre che gli analisti rendono pubbliche le loro previsioni sull'andamento dei mercati delle materie prime; il quadro generale che se ne ricava è che assisteremo a un calo che durerà qualche anno.

Gli analisti di **Crédit Suisse** hanno tagliato le loro aspettative sui prezzi di riferimento per quasi tutte le merci nel 2013 e 2014 a causa di una minore domanda e di una maggiore offerta; i singoli fattori che si riveleranno quest'anno determinanti sono sul lato dell'offerta, ossia per metalli ferrosi e metalli ad uso industriale, mentre le altre *commodity*, quali oro, rame e petrolio, dovrebbero verosimilmente scendere.

Bloomberg si aspetta un crollo dei prezzi del 34% (a 90 dollari) entro la fine dell'anno e ritiene che i metalli ferrosi si stanno avviando verso il primo eccesso di offerta da 10 anni a questa parte come conseguenza di un'accreciuta estrazione, mentre la produzione delle acciaierie cinesi - i più importanti acquirenti - crescerà al ritmo più lento degli ultimi 5 anni.

Il panorama atteso è dunque in aperto contrasto con gli anni precedenti, in cui i prezzi delle materie prime

erano ampiamente dipendenti da un rallentamento della crescita della domanda. Gli analisti sono infatti più preoccupati per l'andamento dell'offerta che per quello della domanda, e si aspettano mercati generalmente più deboli viste le nuove miniere di ferro che stanno cominciando a produrre, la perdurante espansione della produzione petrolifera negli Stati Uniti, e un minor rischio finanziario percepito che

ridurrà la domanda di oro.

Morgan Stanley prevede che nel 2013 l'offerta di merci via mare crescerà del 9,1% e la domanda dell'8,3%, la prima trainata da esportatori quali la Fortescue Metals Group Ltd di Perth (Australia) e la brasiliana Vale, con un eccesso di offerta

palpabile nel 2014 e destinato ad ampliarsi fino al 2018.

Le esportazioni del tipo di carico più frequente trasportato via mare (dopo i prodotti petroliferi) sono nella massima ascesa dal 2010 dopo che i prezzi si sono moltiplicati per 7 negli ultimi 9 anni.

Goldman Sachs si aspetta che le importazioni cinesi salgano del 4% nel

2013, la minore crescita degli ultimi 3 anni. Sempre in Cina, la produzione di acciaio dovrebbe aumentare del 2,6% e l'economia crescere al secondo più lento ritmo dell'ultima decade.

Per **UBS** ci troviamo di fronte a un consistente aumento di offerta soprattutto dall'Australia mentre da 2 anni a questa parte la crescita della domanda cinese è stata piuttosto moderata: queste concause indeboliscono il mercato.

In febbraio, secondo **McGraw-Hill**, l'acciaio è crollato del 15% a 135,60 dollari dai livelli record degli ultimi 16 mesi mentre la discesa del 6,4% dei metalli ferrosi va confrontata con la riduzione dell'1,4% della *palette* di **Standard & Poor's** comprendente 24 materie prime.

In tonnellate le esportazioni saliranno a 1,178 miliardi e la domanda a 1,258 miliardi, ritiene ancora Morgan Stanley. La minore offerta di 80,7 milioni di tonnellate si trasformerà in un eccesso di 3,3 milioni di tonnellate nel 2014, che dovrebbero salire a 291 milioni nel 2018.

Per Rio Tinto i metalli ferrosi hanno rappresentato il 78% dei volumi trattati, per BHB Billton il 44%. I due gruppi, assieme a Vale e Fortescue, rappresentano il 71% di quanto trasportato via mare.

Sebbene più debole che nel decennio trascorso, l'espansione economica cinese sta accelerando e, secondo Bloomberg, la proiezione annuale dell'8,2% fatta in base all'ultimo trimestre è 4 volte maggiore di quella prevista per gli USA.

Peraltro, secondo Morgan Stanley, le spedizioni dall'India crolleranno dal record di 114 milioni di tonnellate nel 2009 a soli 20 milioni quest'anno. **Deutsche Bank**, invece, prevede 14 milioni di tonnellate dopo che lo Stato indiano che maggiormente esportava, Goa, ha proibito

lo scorso settembre ogni produzione per reprimere le attività minerarie illegali, spingendo così il Sudafrica al terzo posto per esportazioni nel 2012, secondo Clarkson, leader mondiale dei broker marittimi.

Sempre secondo Morgan Stanley, la domanda in Europa Occidentale rimarrà invariata dal 2010 mentre l'Eurozona è ricaduta nella sua seconda recessione in 4 anni.

Il Fondo Monetario Internazionale ha

ridotto, per la terza volta dal luglio scorso, la propria stima della crescita mondiale, ora attestata al 3,5%.

Il mercato del trasporto marittimo di metalli ferrosi dovrà far fronte anche alla minaccia della produzione locale cinese, che solitamente cresce in parallelo ai prezzi mondiali in quanto il contenuto di ferro è inferiore alla media. Di fatto, riporta il **Macquarie Group**, miniere cinesi in disuso per una capacità annuale di 100 milioni di tonnellate si stanno preparando a riaprire dopo la fine dell'inverno. Le miniere in Cina produrranno 20 milioni di tonnellate aggiuntive nel 2013, la maggiore quantità dal 2010.

L'ultimo *Mining Deals Report* di **PWC** si attende che, dopo un 2012 cauto e al rilento, l'attività mineraria proceda quest'anno con lo stesso tranquillo e prudente ritmo mentre i prezzi dei metalli si stabilizzano e le aziende scommettono su una perdurante crescita della domanda di materie prime da

parte di Paesi quali la Cina.

La Cina continuerà a dedicare risorse per sostenere un'economia in rapida espansione trainata da una classe media che spende sempre di più in beni di consumo. Il Dragone ha inoltre aumentato i propri obiettivi di investimento estero nei settori dell'oro e del rame.

Il 2013 sarà un anno di razionalizzazione delle risorse e gli affari si concluderanno essenzialmente per iniziativa delle *major* minerarie intenzionate a disfarsi di proprietà non essenziali e di ridurre il rischio inerente ai progetti attraverso partecipazioni.

Verosimilmente non vedremo quest'anno grandi fusioni societarie perché le aziende

minerarie cercheranno di dimostrarsi prudenti di fronte agli azionisti e capaci di rendere profittevoli le acquisizioni fatte in passato. Ci sono state solo 1.803 transazioni nel 2012, il minimo dal 2005.

Fatta eccezione per la fusione tra Glencore e Xstrata, i canadesi sono stati i più attivi sul palcoscenico delle *merger & acquisition* (M&A) con il 29%, seguiti dai britannici (11%) e da Australia e Cina (9% ciascuna). Quanto al settore di attività, la metà delle 20 maggiori M&A nel 2012 hanno riguardato oro e rame, dove compagnie minerarie dalle tasche profonde hanno colto l'occasione di basse valutazioni per rafforzare le basi di una crescita futura.

Crescita zero nei container tra Asia e Mediterraneo

Secondo un'analisi di Drewry Maritime Research, nel primo trimestre del 2013 il traffico di container tra Asia e Mediterraneo resta piatto, mentre cala addirittura quello in senso inverso. Frena anche la ripresa dei noli. E per il futuro non si prevede un miglioramento, anzi pesano le incognite di Cipro e Siria.

Il traffico mensile medio nel primo trimestre del 2013 tra Asia e porti del Mediterraneo si è attestato a 342mila teu, contro i 356mila teu del trimestre precedente ed i 355mila del primo trimestre del 2013. In particolare, Drewry sottolinea il valore particolarmente basso di febbraio 2013, pari a 268mila teu, a causa anche del Capodanno cinese. Questa stagnazione ha portato diverse compagnie ad eliminare alcuni servizi non end-to-end: 18 a gennaio, 15 a febbraio ed altri sette nella sola prima parte di marzo. A marzo 2013, erano in servizio 135 portacontainer, con capacità media di 8436 teu, su 14 servizi settimanali end-to-end tra Asia e Mediterraneo. La capacità totale ammontava a marzo a 449.126 teu, con una percentuale media di utilizzo del 91%.

Nella rotta inversa tra Mediterraneo ed Asia, i volumi sono nettamente inferiori e mostrano una media mensile, nel primo trimestre 2013, di 155mila teu, con un calo del 6,6% rispetto al trimestre precedente ed un valore pari al primo trimestre del 2012. Di questi, 83mila teu provenivano dai porti del Mediterraneo occidentale (3,5% meno del trimestre precedente, ma il 9,2% in più del primo trimestre 2012). La capacità delle portacontainer su questa rotta è cresciuta dell'1,2% sul trimestre precedente, fattore che combinato al calo dei volumi del 6,6% comporta una riduzione della percentuale di utilizzo delle stive dal 49% al 46%, ponendo le compagnie marittime in una "situazione disperata", come notano gli analisti di Drewry, perché calano costantemente i noli.

Per quanto riguarda i noli, quelli westbound rilevati dal World Container Index mostrano un incremento a gennaio, per poi flettere a febbraio e marzo. La società di ricerca porta l'esempio della tariffa spot tra Shanghai e Genova per un container da 40 piedi, che a gennaio mostrava una media di 2427 dollari a contenitore, per scendere a febbraio a 2255 dollari e a marzo a 2068 dollari, e la prima settimana di aprile registra un'ulteriore flessione di 130 dollari ad unità. Nella relazione eastbound, le compagnie non riescono ad imporre aumenti dei noli, che sulla rotta tra Genova e Shanghai si sono mantenuti costanti, sempre un container spot da 40 piedi, a 680 euro, contro i 700 rilevati a dicembre 2012.

I lavoratori del porto di Hong Kong possono tornare a manifestare entro le aree terminalistiche

Tuttavia la Corte Suprema ha stabilito un limite massimo di 80 scioperanti

Un giudice della Corte Suprema di Hong Kong ha stabilito oggi la proroga dell'ingiunzione che definisce le modalità con cui i lavoratori della società terminalista Hongkong International Terminals (HIT) possono manifestare la propria protesta per invocare un aumento dei salari e un miglioramento delle condizioni di lavoro, sciopero che è giunto alla nona giornata e che rallenta le attività nell'area portuale Kwai Tsing di Hong Kong (del 4 aprile 2013).

Il giudice ha tuttavia apportato una modifica all'ingiunzione in esecuzione da lunedì scorso che sinora ha impedito a tutti i lavoratori di manifestare entro le aree terminalistiche. Le nuove disposizioni prevedono che in queste aree possano accedere fino a 80 scioperanti, che dovranno però rimanere in una zona delimitata dalla società terminalista, mentre gli altri lavoratori potranno continuare a protestare solo all'esterno dei terminal.

LA STORIA

Hong Kong, la sfida dei camalli

Genova - QUANDO a Hong Kong si organizzò l'ultimo sciopero in porto, i giovani che oggi nell'ex colonia protestano in banchina non erano nemmeno ancora nati.

Da tempo Hong Kong non è più il maggiore scalo del mondo (prima vengono Shanghai e Singapore) ma questo neo non ha intaccato la sua leggendaria efficienza: la nave arriva e parte in meno di tre ore grazie al lavoro di migliaia di gruisti e camalli, che lavorano su turni di 12 ore al giorno, senza fermarsi mai.

Dalla metropoli sul Mar Cinese vengono smistati jeans, scarpe, ciabatte, giocattoli, televisori, I-Phone e I-Pad fabbricati giorno e notte nella Repubblica Popolare e spediti in ogni angolo del pianeta.

Tutto questo fino allo scorso 28 marzo, quando 450 portuali dei subappalti, iscritti a un piccolo sindacato, hanno deciso di bloccare la strada di accesso al distretto di Kwai Tsing, l'area su cui si stende l'infinito porto-container di Hong Kong.

I portuali protestano insieme ad attivisti politici e studenti, osservati dai manager dello shipping, che dalle loro torri di cristallo possono pure facilmente contare le navi che progressivamente si stanno accumulando nella baia, in attesa del tocco magico delle gru dell'ex porto più efficiente del mondo. Una volta bastavano tre ore, adesso almeno sessanta, se tutto va bene. La protesta riguarda il gruppo Hutchison Port Holdings, il più grande terminalista di Hong Kong e uno dei maggiori al mondo.

La società nel mirino è la controllata Hit, che opera i cinque dei nove terminal di Hong Kong, che valgono il settanta per cento del valore delle merci movimentate nel porto ogni anno, pari a 11,7 container da 20 piedi.

«La protesta - dice il direttore generale di Hit, Gerry Yim Lui - ci costa 644 mila dollari al giorno». Molte compagnie stanno dirottando le loro navi verso i più disciplinati scali della Cina, *in primis* la Evergreen, la flotta ammiraglia di Taiwan, guidata dal leggendario capitano d'industria asiatico Chang Yung-fa.

Che appare tuttavia un nano di fronte all'uomo che i portuali di Hong Kong hanno deciso di sfidare: Li-Ka Sheng, il magnate più ricco di tutta l'Asia, padrone attraverso Hutchison dei porti dell'ex colonia (ma anche del terminal di Taranto e della società di telefonia Tre in Italia, per fare un esempio). Attaccato da gente dei subappalti, di società (Sakoma, Everbest) che fanno il lavoro sporco per la Hit, e che secondo la stampa di Hong Kong avrebbero legami opachi di parentela con la stessa Hutchison: le classiche scatole cinesi. Se non qui, dove?

Ma ieri anche i dipendenti diretti di Li stavano pensando di entrare in sciopero. Se anche loro aderiscono alla protesta, le persone che incroceranno le braccia a Hong Kong saranno 1.000, il 45% della forza-lavoro della Hit, il 70% del porto bloccato.

Lee Chenk-yan, il legale che assiste la confederazione locale dei sindacati, spiega che i portuali chiedono un aumento del 25% rispetto alle paghe attuali, rifiutando il 5% in più in busta paga proposto dai datori di lavoro. In questo modo si passerebbe da 12,5 a 50 dollari di Hong Kong (da 1,6 a 6,4 dollari americani): gli stipendi non reggono più con lo sfavillio della metropoli, che grazie alla sua posizione di colonia e poi di amministrazione speciale ha conosciuto uno sviluppo ininterrotto dagli anni Settanta. Ma negli ultimi 24 mesi i prezzi delle case - tanto per dare un riferimento - sono cresciuti del 120%, facendone gli immobili più cari del mondo. La città di cristallo si è dimenticata del porto che l'ha resa grande, e adesso chi si sporca le mani prova a chiedere il conto.

Idle box fleet reaches highest level for a year

More than 4% of the world's containership fleet is laid-up

The world's idle containership fleet has grown to its highest level in more than a year, according to the latest data from *Lloyd's List Intelligence (LLI)*.

LLI figures show the idle fleet reached 705,994teu this week, which represents more than 4.3% of the total global fleet and is an increase of 34% year on year.

It is also the third week in a row that the idle fleet has risen above the 700,000teu mark. The last time the idle fleet exceeded this level was in March 2012.

The vessel size category with the highest number of laid-up ships is the 3,000-4,999teu range, which has more than 192,400teu of idled capacity.

Close behind is the 1,000-2,999 teu range, which represents 178,509 teu, while the 5,000-7,499 teu range is third with 130,891 teu. The 13,000 teu and over category has 26,184 teu of idle capacity.

Last year, the idle fleet reached its peak during March, before declining during the shipping peak season and then gradually increasing again during the fourth quarter.

While in terms of cellular capacity the idle fleet is at its highest level for more than a year, in terms of percentage of the overall fleet, it peaked at 4.6% in March last year.

Also, the figure lags behind the record idle fleet level, which was reached in late 2009 when 1.5 million teu of vessel capacity was laid up as a result of the global economic crisis.

According to LLI, the majority of the fleet is laid up in the China Sea, with 43.9% while the Asean region is home to 28.2% of the idled fleet.