



***Autorità Portuale di Taranto***  
***Taranto Port Authority***

**RASSEGNA STAMPA**  
***Press Review***

**3 MAGGIO 2013**

## Med Cross ad Augusta

1 maggio 2013

### **Il porto siciliano come hub per le destinazioni nel Nord Africa**

**VENEZIA** – Dalla seconda metà di maggio, con l'entrata in servizio della seconda nave, Med Cross Lines inserirà lo scalo di Augusta in Sicilia che fungerà sia come porto d'imbarco per le merci siciliane destinate in Libia, sia come "hub" di trasbordo per alcune destinazioni in Libia, Algeria, Tunisia. I porti toccati tradizionalmente dal servizio diretto sono Venezia, Koper, Ancona, Bari, Bengasi, Misurata e Tripoli.

Le due navi copriranno i principali mercati di riferimento (Adriatico + Turchia-Egitto) intersecandosi ad Augusta dove parte del carico sarà trasbordato per le destinazioni finali in nord-Africa. L'agenzia marittima Italnoli è stata nominata agente ad Augusta.

## Ravenna a Med Ports

1 maggio 2013 |

### **L'impegno del gruppo Contship alla conferenza internazionale dei porti mediterranei**

**ALESSANDRIA D'EGITTO** – Terminal Container Ravenna, joint venture fra il Gruppo Contship Italia e Sapir, ha partecipato al 1° Med Ports, conferenza internazionale dedicata al commercio marittimo per i porti del Mediterraneo, che si è svolta ad Alessandria d'Egitto.

Med Ports è stata un'occasione – dice una nota dell'Autorità portuale – per promuovere il porto di Ravenna, quale moderno e competitivo sistema logistico rappresentato ad Alessandria non solo dal Terminal Container Ravenna (TCR), ma anche dallo spedizioniere Tra.Ma.Co, azienda leader nei servizi logistici per i prodotti freschi e punto di riferimento per molti trader di beni deperibili, in particolare per le esportazioni dall'Egitto verso l'Italia e i principali mercati Europei.

Le linee marittime che scalano Ravenna includono oggi vettori globali (Maersk Line, MSC, CMA CGM e ZIM) e vettori specializzati in traffici regionali (Borchard Line, Sermar Line e Grimaldi Lines). Queste linee forniscono collegamenti veloci con i mercati del levante e per tutto il Bacino del Mediterraneo Orientale. Il porto di Ravenna ha ogni settimana il più veloce collegamento diretto con l'Egitto con soli 3 giorni di transit time. Un fattore competitivo, che fa di Ravenna il "gateway" di riferimento per i membri dell'Agricultural Export Council in Egitto, che hanno incontrato la delegazione ravennate per una personale presentazione del "Sistema Ravenna".

Nel corso del suo speech, che si è svolto nella terza sessione, Michael Cashman, direttore commerciale del Gruppo Contship Italia ha illustrato il ruolo del Gruppo nell'offerta di servizi logistici integrati. 350 i delegati partecipanti a questo importante evento, che riflette il crescente potenziale di opportunità che offre oggi l'economia egiziana.

La partecipazione a Med Ports, come confermano i delegati di Contship, TCR e Tra.Ma.Co, è stata un successo che contribuisce ad estendere ben oltre le coste dell'Italia la conoscenza del "Sistema Ravenna".

## L'agenda del ministro dei Trasporti tra semplificare, fondi e competenze

1 maggio 2013

**Poche indicazioni per lo shipping e la logistica, mentre si punta sull'Authority della trasportistica - Il piano degli aeroporti e il rapporto Stato/Regioni**

ROMA - L'agenda del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Maurizio Lupi risulta già gremita di priorità. Ma non sembra che tra queste ci siano temi fondamentali per i porti e per lo shipping come il settore chiede da tempo.

In un elenco apparso anche su Il Sole-24 Ore risulta che il ministro avrà come priorità assoluta le nomine dell'Autorità dei Trasporti che erano state a suo tempo congelate dal governo Monti per i contrasti all'interno delle aree politiche di riferimento.

Subito dopo c'è da far approvare in parlamento il piano degli aeroporti avviato dal predecessore Passera e rimasto allo stadio di progetto, tra l'altro con notevoli proteste da parte di aeroporti "declassati" e con la mezza promessa di Passera di una rivisitazione.

Il rilancio delle infrastrutture, bloccate da un anno di "spending Review" e dai precedenti congelamenti del governo Berlusconi è anch'esso nelle priorità del ministero, ma non si è ancora entrati nel dettaglio, perché qui c'è l'assalto alla diligenza e le risorse ovviamente scarseggiano. L'appoggio al governo del Pdl fa pensare che la partita del ponte sullo stretto di Messina non sia cancellata totalmente, anche se vi sono ovviamente dubbi sulle priorità. Si sono aperte le speranze di poter sbloccare almeno i finanziamenti già approvati per le opere pubbliche, ma congelati nel corso degli ultimi due anni.

Urgono le iniziative parlamentari per le semplificazioni normative in ambito infrastrutture e trasporti, ma qui il campo è talmente vasto che non si capisce come si potrà fare. Infine deve essere portata avanti la "battaglia" per rivedere le competenze tra Stato e Regioni, sempre in ambito di opere pubbliche e naturalmente di investimenti sulla rete della logistica.

## **Il porto di Rotterdam chiude il primo trimestre 2013 con un calo dell'1,0% del traffico**

*Smits: per l'intero anno ci aspettiamo una modesta crescita*

~~Infomare~~ Il porto di Rotterdam ha chiuso il primo trimestre di quest'anno con un calo dell'1,0% del traffico delle merci, che è ammontato a 109,1 milioni di tonnellate rispetto a 110,2 milioni di tonnellate nei primi tre mesi del 2012. Il traffico di importazione è diminuito dell'1,9% attestandosi a 76,5 milioni di tonnellate, mentre il traffico di esportazione è cresciuto dell'1,3% a 32,6 milioni di tonnellate.

«Rispetto al primo trimestre del 2012 - ha rilevato l'amministratore delegato della Port of Rotterdam Authority, Hans Smits - abbiamo avuto un giorno (bisestile) in meno, pari ad un 1% di movimentazione, ma l'inclusione del traffico del porto di Dordrecht a partire dal 1° gennaio ha fornito uno 0,5%. Visto sotto questa luce, nei primi tre mesi il traffico è rimasto più o meno lo stesso. Per l'intero anno ci aspettiamo che il traffico mostri una modesta crescita».

Complessivamente nei primi tre mesi del 2013 il volume delle rinfuse liquide ha registrato una contrazione del 2,6% scendendo a 53,4 milioni di tonnellate, di cui 24,2 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-6,5%), 20,8 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (+3,0%) e 8,4 milioni di tonnellate di altre rinfuse liquide. Il volume totale delle rinfuse solide è stato pari a 20,0 milioni di tonnellate (+4,3%), di cui 8,5 milioni di tonnellate di minerale di ferro e rottami (+9,7%), 6,7 milioni di tonnellate di carbone (-1,8%), 1,7 milioni di tonnellate di rinfuse agricole (-10,6%) e 3,1 milioni di tonnellate di altre rinfuse solide (+14,3%).

segmento del traffico containerizzato sono state totalizzate 30,0 milioni di tonnellate (-0,6%) con una movimentazione dei container pari a 2,8 milioni di teu (+4% circa). Il traffico ro-ro è stato di 4,4 milioni di tonnellate (+0,8%) e le altre merci varie si sono attestate a 1,3 milioni di tonnellate (-19,6%).

**Nel primo trimestre del 2013 i terminal di HPH Trust hanno movimentato 5.280.000 container (0%)**

*Il periodo è stato archiviato con un utile netto di 642,0 milioni di dollari di Hong Kong (-6%)*

~~Il periodo è stato archiviato con un utile netto di 642,0 milioni di dollari di Hong Kong (-6%)~~ Nel primo trimestre di quest'anno i terminal portuali della Hutchison Port Holdings Trust (HPH Trust) hanno movimentato un traffico dei container pari a 5.280.000 teu, un volume invariato rispetto al corrispondente periodo del 2012. I terminal del gruppo nel porto di Hong Kong, cioè i terminal Hongkong International Terminals (HIT), Asia Container Terminals (ACT) (di cui lo scorso mese HPH Trust ha acquisito l'intero capitale azionario, ~~il periodo è stato archiviato con un utile netto di 642,0 milioni di dollari di Hong Kong (-6%)~~ del 7 marzo 2013) e COSCO-HIT (di cui HPH Trust detiene il 50%), hanno movimentato 2.868.000 teu, mentre il terminal Yantian International Container Terminals (YICT) del porto di Shenzhen ha movimentato 2.412.000 teu.

HPH Trust ha archiviato il primo trimestre del 2013 con ricavi per quasi 2,9 milioni di dollari di Hong Kong (369 milioni di dollari USA), con un incremento dell'1% rispetto ai primi tre mesi dello scorso anno. L'utile operativo è ammontato a 839,5 milioni di dollari di Hong Kong (-5%) e l'utile netto a 642,0 milioni di dollari di Hong Kong (-6%). ~~(6%)~~

## Carriers fight losing battle as FE-Europe rates plummet

A total of 20 new ships of between 8,500 and 16,000 teu will be introduced into the FE-North Europe trade in the second quarter, in addition to seven new units that were added in March alone. The rapid capacity influx has triggered a renewed rate war on this route that has sent freight rates crashing by \$600/teu since the start of the year. Spot freight rates from China to Europe are currently offered at \$700-800 per teu, compared to \$1,300-1,400/teu at the beginning of the year.

Carriers have limited options to keep capacity in check, with the incessant deliveries of new tonnage hampering their ability to make any meaningful capacity cuts. The timing of the deliveries was intended to take advantage of the anticipated summer peak season, but weak cargo volumes have kept utilization levels at only 80% on average in April with a very slow pick up in demand this year.

Even though several carriers will void some sailings in early May, to coincide with the May Day holidays in the Far East, this will not be enough to raise utilization rates. Only four out of 24 weekly sailings are to be voided, with the G6 (Loop 7), CKYH (NE 7), MSC/CMA CGM (Lion) and Evergreen (CEM) taking out one sailing each. Maersk has not scheduled any capacity removal in May, with the carrier sending out warnings that it will protect its market share in the trade.

Maersk will also be taking delivery of the first of 20 'EEE' 18,270 teu ships in July, which will make it even more difficult for the carrier to make any capacity cuts. Although Maersk has declared that it will neutralize the additional capacity brought by the introduction of the 'EEE' vessels, it has not indicated any capacity removal so far.

The only capacity adjustment expected in the next two months will come from the withdrawal by Evergreen, CSCL and Zim of their jointly-operated CES 2/AEX 2 service in mid-June, removing about 9,000 teu of weekly capacity, although the Zim units could stay employed on the trade. However, the impact of this withdrawal will be countered by various capacity upgrades on several existing services involving the G6, CKYH and CSCL/Evergreen. This will add over 16,500 teu weekly on the FE-North Europe route by June, which will largely offset the capacity withdrawn.

Maersk will also be taking delivery of the first of 20 'EEE' 18,270 teu ships in July, which will make it even more difficult for the carrier to make any capacity cuts. Although Maersk has declared that it will neutralize the additional capacity brought by the introduction of the 'EEE' vessels, it has not indicated any capacity removal so far.

The only capacity adjustment expected in the next two months will come from the withdrawal by Evergreen, CSCL and Zim of their jointly-operated CES 2/AEX 2 service in mid-June, removing about 9,000 teu of weekly capacity, although the Zim units could stay employed on the trade. However, the impact of this withdrawal will be countered by various capacity upgrades on several existing services in-



volving the G6, CKYH and CSCL/Evergreen. This will add over 16,500 teu weekly on the FE-North Europe route by June, which will largely offset the capacity withdrawn.