



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

8 MAGGIO 2013

Taranto: alla ricerca delle linee perdute

Nella prossima estate dovrebbero aprire i cantieri per adeguare il porto e renderlo più efficiente. Così dovrebbero tornare le linee Evergreen attualmente delocalizzate nello scalo del Pireo.

S spesso in Italia il transhipment portuale è stato oggetto di confronti e polemiche, travolto e confuso in centinaia di discussioni localistiche e strumentali, condotte senza un Piano nazionale dei trasporti e della logistica. Tutto ciò a medio-lungo termine ha danneggiato i porti commerciali italiani e l'interesse generale.

È certo che il transhipment, organizzazione che risponde a logiche interne di economia di scala dei grandi vettori marittimi container, lascia poco o quasi nulla "a terra", alle singole voci di economia portuale, mentre, contemporaneamente, richiede investimenti di aggiornamento e manutenzione infrastrutturale di banchina e di fondali. È però anche certo che lo spostamento dei contenitori da nave a nave per ottimizzare i costi del trasporto marittimo globale delle società di navigazione restituisce molto in termini di radicazione e strutturazione territoriale di impresa (il terminal) e in quelli occupazionali. In una logica economica di interesse generale, il terminal di transhipment si fonda sui due elementi, impresa privata e lavoro, che questa crisi sta insegnando quanto siano prioritari e determinanti per le economie dei paesi, se non vitali quando, come in Italia, i terminal di transhipment sono in porti commerciali che insistono in aree non attraversate dallo sviluppo industriale delle reti di piccole-medie imprese, che invece sostengono la vivacità di molti altri porti italiani del centro e del nord Italia. Giancarlo Russo, vice presidente di Assologistica e rappresentante della camera di commercio di Taranto nel consiglio di amministrazione del Distripark, da anni opera nel campo tarantino del transhipment portuale, prodotto da Taranto container terminal-TCT, società partecipata da Evergreen di Taiwan, Hutchison di Hong Kong e GSI di Livorno.

SHIPMENT PORTUALE, PRODOTTO DA TARANTO CONTAINER TERMINAL-TCT, SOCIETÀ PARTECIPATA DA EVERGREEN DI TAIWAN, HUTCHISON DI HONG KONG E GSI DI LIVORNO.

CAPITANO RUSSO. LA PARTE COMMERCIALE DEL PORTO DI TARANTO, CHE SOSTANZIALMENTE VIVE DI TRANSHIPMENT, HA

CHIUSO UN ANNO MOLTO DIFFICILE, CHE HA PORTATO ALLA CASSA INTEGRAZIONE A ROTAZIONE DI DIVERSE CENTINAIA DI PERSONE IMPIEGATE NEL TERMINAL TCT. QUALI SONO LE PROSPETTIVE?

■ È stato sottoscritto un accordo generale di ampia intesa con la presidenza del consiglio, che ha coinvolto ministri, enti locali, Autorità portuale, Rfi, il vettore marittimo, il terminalista e i suoi azionisti, per lo sviluppo dei traffici container nel porto. L'accordo prevede l'adeguamento infrastrutturale della banchina e l'approfondimento dei fondali in 24 mesi, parallelamente al programma della cassa integrazione, per consentire la ripresa dei traffici. Per velocizzare le procedure legate a queste infrastrutture è stato nominato commissario straordinario il presidente della Autorità portuale; a breve, sarà indetta la gara e per la prossima estate dovrebbero aprirsi i cantieri. Nell'accordo il vettore marittimo si è impegnato a riportare le linee attualmente delocalizzate al Pireo, a causa delle inefficienze infrastrutturali e di produttività del terminal tarantino.

DOPO I LAVORI, A TARANTO QUANTO SI PREVEDE DI MOVIMENTARE IN TERMINI DI TEU?

■ Circa 700 mila a partire dall'ultima edizione dei lavori per poi raggiungere il milione il secondo anno.

L'ADEGUAMENTO ALLE GRANDI PORTA-

CONTAINER SARA SUFFICIENTE A GARANTIRE LA RIPRESA DI QUESTO TRAFFICO?

■ Il porto di Taranto guarda in modo positivo a quanto si sta per realizzare, ma è chiaro che anche le ferrovie dovranno impegnarsi per rendere efficiente il proprio segmento, pure sotto l'aspetto commerciale.

IL TRANSHIPMENT GUARDA ANCHE AL TERRESTRE?

■ Il terminal di Taranto è stato creato per il transhipment, che resta il suo core business, ma sviluppando intorno a esso servizi efficienti e adeguati di distribuzione, si invogliano gli spedizionieri a farvi manipolazione e stoccaggio delle merci. In questo senso la realizzazione della piattaforma logistica del porto, che ne costituisce un vero e proprio polmone interno, il distripark e l'Agromed trovano una collocazione naturale.

IL DISTRIPARK HA UN'ESTENSIONE DI 70 ETTARI, PENSATE DI INFRASTRUTTURARLI TUTTI?

■ Sono fermamente contrario alle cattedrali nel deserto: l'approccio deve essere graduale, tastando contestualmente il territorio, per dare espressione alle grandi potenzialità di traffico del porto collegate con un'infrastrutturazione logistica su misura.

QUINDI QUAL È IL SUO APPROCCIO ALLA REALIZZAZIONE DI QUESTO PROGETTO?

■ I finanziamenti e le opere da sole non fanno mercato: è necessario un piano economico gestionale che proceda gra-

dualmente nella realizzazione della prima infrastrutturazione per il magazzino e la gestione delle merci, operando magazzino per magazzino, man-

mano che le merci affluiscono realmente. Ma occorre partire subito, predisponendo tutto il necessario per la partenza realizzativa, perché il mercato della logistica è estremamente veloce rispetto alla tempistica italiana di adeguamento.

GLI ALTRI PORTI ITALIANI POTREBBERO VEDERE QUESTO COME UNA SOTTRAZIONE AL PROPRIO TRAFFICO?

■ In Italia ci sono i porti hub e i porti regionali. Gioia Tauro e Taranto sul continente e Cagliari in Sardegna sono preposti al transhipment. Non vogliamo far concorrenza agli altri porti italiani, ma siamo porti importanti legati, esclusivamente, a pochi armatori. In tutto il Mediterraneo i terminal di transhipment sono dedicati a una o due compagnie di navigazione. Non possiamo paragonarci a porti come Genova o Napoli, ma semmai all'aeroporto di Malpensa. Gli investimenti sul transhipment danno poco al mercato generale, ma Taranto sta realizzando una piastra logistica perché può fare da collettore a più merci in modo efficiente. Questo ragionamento certo è più difficile per Gioia Tauro, che non ha intorno a sé un consistente bacino economico di domanda/offerta di merci, e il porto, a parte il transhipment di contenitori, non ha traffici sufficienti, a mio avviso, in altre tipologie di merci tali che possano costituire massa critica per sostenere una piastra logistica al servizio del territorio. Taranto invece nel raggio di

200-300 km, dalla Puglia fino alla Basilicata, ha un territorio di consumo e di produzione che con una politica di infrastrutturazione equilibrata può facilmente soddisfare.

UN'ULTIMA DOMANDA. COME CONSIDERA, IN QUESTO MOMENTO DI COSÌ FORTE CRISI, CHE NECESSITA ANCHE DI PIANIFICAZIONE FUTURA, L'IMMINENTE AUMENTO DELLE TASSE PORTUALI?

■ È una vera e propria jattura per il "sistema paese", perché le linee di navigazione potrebbero spostare altrove le loro attività, dove le tasse sono nettamente inferiori. Poi, per quanto riguarda le tasse di ancoraggio, è necessario che lo Stato sostenga le merci che portano meno introito come quelle containerizzate interessate dal transhipment. Non si possono danneggiare i porti dove le aree depresse della nostra economia trovano

regole, lavoro e dignità. Il transhipment va difeso e tutelato anche per questo. Un aiuto in termini di alleggerimento delle tasse a carico dell'utenza del porto in cui l'attività di trasbordo è nettamente predominante è necessario per evitare che la concorrenza dei terminal di transhipment nordafricani, che insistono direttamente sulla direttrice Suez-Gibilterra e, purtroppo, non hanno regole e controlli adeguati di tutela sulla sicurezza e sulla salute dei lavoratori, ci aggredisca con una distorsione molto forte sull'abbattimento di costi che invece dovrebbero essere obbligatori in tutti i paesi, aumentando in questo modo il delta delle convenienze dei liners verso le sponde dell'estremo sud del Mediterraneo. ■

Ferrovie

Bari-Taranto, 64 milioni dall'Ue

Bruxelles - La Commissione Ue ha approvato un investimento di 64,3 milioni di euro dal Fondo di sviluppo regionale per il raddoppio della linea Bari-Taranto, con 10,5 km di nuova linea a doppio binario da Bari a Sant'Andrea Biletto. Il progetto ridurrà i tempi di percorrenza per merci e passeggeri, migliorando affidabilità e sicurezza. «Questo è un esempio concreto di come i Fondi strutturali aiutano in modo vitale l'economia», spiega il Commissario per la Politica regionale Johannes Hahn, che ha firmato il via libera. Secondo una nota della Commissione, gli investimenti saranno concentrati sul miglioramento del collegamento ferroviario tra il porto di Taranto e il Porto di Bari, la linea ferroviaria adriatica e il suo collegamento con la linea Napoli-Bari, la Logistica di Distretto di Bari, e l'aeroporto di Bari. L'investimento arriva attraverso il programma cofinanziato dall'Ue "Reti e Mobilità", asse prioritario "Migliorare i collegamenti tra linee, nodi e poli principali della struttura logistica delle aree convergenza". L'Unione europea, attraverso il Fondo europeo di sviluppo regionale, finanzia 64,3 milioni di euro di un investimento complessivo di 120,6 milioni. Il progetto dovrebbe essere pienamente operativo entro il 2016. Al di là delle migliorie rispetto alla linea esistente, le autorità italiane si sono impegnate ad aggiornare gli standard tecnici e operativi della linea in conformità con la normativa Ue con l'installazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (Ertms). «La nostra politica di lavorare fianco a fianco con le autorità italiane gioca un ruolo fondamentale nel mettere assieme persone e imprese - spiega il commissario Ue Hahn - E questo a sua volta sta incrementando la competitività della Puglia. Inoltre, col passaggio di numerose attività di trasporto dalla strada alla ferrovia, i cittadini potranno anche beneficiare di miglioramenti per l'ambiente, e aiuterà a contribuire negli obiettivi climatici per Europa 2020».

Il parlamento europeo guarda alla logistica del Sud

"Il parlamento europeo guarda con grande interesse alle infrastrutture logistiche di rilevanza internazionale, ancor più a quelle localizzate nel sud Italia, in vista della programmazione del quadro comunitario 2014-2020. Nella nuova politica di coesione si impone una riflessione sullo scenario futuro che si apre per il Mezzogiorno, sulla qualità dei progetti da finanziare e sul ruolo degli investimenti infrastrutturali", ha detto il vicepresidente vicario dell'istituzione europea Gianni Pittella, in visita al Csi-Interporto Campano. "Realtà come questo Distretto - ha aggiunto - dimostrano che bisogna cambiare prospettiva e considerare il Meridione d'Italia non come la 'palla al piede' del nord, ma come spazio economico e sociale in cui mettere le ali per la crescita del paese. Il sud è l'unica area dove l'Europa e l'Italia possono crescere velocemente, a ritmi superiori alla media europea. L'Interporto Campano è una delle eccellenze che animano il sud del paese: per la sua posizione geografica e le connessioni con i porti, rappresenta un autentico 'ponte degli affari tra il sud e il mondo', essendo la porta meridionale dell'Europa". Al parlamentare europeo sono state mostrate le varie infrastrutture di servizio presenti all'interno dell'area, tra cui la stazione ferroviaria - l'unica in Italia presente all'interno di un interporto - il polo del freddo, il terminal container, l'impianto di manutenzione dei treni NTV e alcune importanti realtà imprenditoriali che hanno sede nella struttura. L'Interporto Campano, con Cis e Vulcano Buono - il centro servizi progettato da Renzo Piano - costituisce un distretto che riunisce mille aziende e occupa 9.000 addetti, uni-

europo Gianni Pittella

co in Italia, animato da una filiera integrata verticalmente di logistica, intermodalità, distribuzione all'ingrosso e retail.

Logistica mare al salone tedesco di Monaco

8 maggio 2013 |

MONACO DI BAVIERA – Il deterioramento della situazione economica mondiale pone il settore marittimo davanti a grandi sfide. Capitali sempre più ridotti, normative ambientali severe e rallentamento della domanda rispetto agli anni del boom della globalizzazione impongono un nuovo modello di business.

Con il titolo “Cambio di rotta per le navi container: più qualità invece di quantità?”, a MariLOG – Conferenza Internazionale della Logistica Marittima, in programma il 4 giugno al salone transport logistic di Monaco di Baviera, si parlerà delle nuove sfide per il settore. Il salone si svilupperà fino al 7 giugno.

Il convegno sarà aperto dal professor Carlos Jahn, direttore dell'Istituto di Logistica Marittima del Politecnico di Amburgo-Harburg, con un intervento sulla situazione attuale del trasporto marittimo. L'offerta è superiore alla domanda, con tariffe di trasporto e charter sotto pressione per il quinto anno consecutivo di crisi. Contemporaneamente si stanno spostando gli equilibri dell'economia e del commercio internazionale, con inevitabili ripercussioni sulle rotte di trasporto. In che modo gli armatori possono garantire servizi efficienti e affermarsi in questo contesto difficile, con normative ambientali da rispettare, costi elevati dei carburanti e infrastrutture a terra spesso inadeguate?

Seguirà una tavola rotonda nella quale un gruppo di esperti discuterà su altri temi di attualità nel settore: “Dov'è oggi il trasporto su navi container?” e “Dove va il trasporto su navi container?”. Parteciperanno, oltre al professor Carlos Jahn, Gerd Deimel, Head of Global Logistics management di Lanxess Deutschland GmbH, Thomas Hauck, responsabile di DB Schenker Deutschland AG per cargo oceanico e progetti operativi, Jesper Praestensgaard, responsabile Global Markets/GlobalAccounts e vendite di Hapag-Lloyd AG, e Søren Skou, CEO di Maersk Line.

MariLOG è organizzata da DVV Media Group, casa editrice specializzata che pubblica varie testate fra cui DVZ Deutsche Logistik-Zeitung. Il convegno sarà moderato da Sebastian Reimann, vicecaporedattore di DVZ.

La partecipazione a MariLOG è compresa nel prezzo del biglietto di transport logistic. Per maggiori informazioni, www.transportlogistic.de/de/Programm/mari-log.

Incentivi a Gioia Tauro

8 maggio 2013 |

Bandi per 25 milioni di euro e impegno ad alleggerire la burocrazia

GIOIA TAURO – La Regione Calabria punta sulla crescita dell'area retroportuale di Gioia Tauro e presenterà oggi, in un incontro all'aeroporto di Lamezia convocato dalla vicepresidente Antonella Stasi, un bando da 25 milioni di euro destinate alle imprese che vorranno realizzare investimenti in loco.

Il finanziamento è quanto previsto nell'accordo di programma-quadro per l'area portuale e le sue immediate vicinanze. Al workshop di Lamezia saranno presenti anche il presidente della Regione Calabria Giuseppe Scopelliti e il presidente di Assologistica Carlo Mearelli.

Da anni le prospettive di crescita dell'hub di Gioia Tauro sono rimaste confinate nei fatti al transhipment dalle grandi navi ai feeder, con le alterne vicende legate prima allo sviluppo del commercio internazionale, poi alla crisi mondiale che ancora oggi colpisce. E da anni – anzi da decenni – le istituzioni territoriali e la stessa Autorità Portuale hanno cercato di incentivare l'insediamento di comparti produttivi nella piana alle spalle del porto, malgrado le problematiche legate alle carenze di infrastrutture e alle reiterate preoccupazioni sulla criminalità organizzata. E' emblematica la storia di una grande fabbrica di motoristica navale che fu installata proprio sulla piana dietro il porto nella speranza di creare una sinergia con le banchine, e che ha trovato nel tempo notevoli difficoltà sia ad operare che a raggiungere i mercati.

Adesso sembra che finalmente si faccia sul serio, con un impegno non soltanto di programma ma anche con concrete risorse. Gli incentivi per le imprese che si vorranno installare all'interno del polo logistico retroportuale sono sostanziosi e le istituzioni promettono anche percorsi burocratici alleggeriti; il che è fondamentale almeno quanto gli interventi economici, perché è proprio l'allucinante burocrazia italiana a far da freno a molti gruppi industriali internazionali che avrebbero interesse a lavorare nella zona.

Centoveuti miliardi dall'economia del mare...

8 maggio 2013 |

ROMA – C'è la speranza, ma purtroppo non c'è la certezza, che chi ci governa ne tenga conto. Parliamo del Rapporto di Unioncamere di Commercio, presentato di recente allo "Yacht Med Festival" di Gaeta, secondo il quale l'economia del mare ha prodotto, dal 2009 al 2011, qualcosa come 120 miliardi di euro all'anno con circa 210 mila aziende che vi operano e che malgrado la crisi sono cresciute più del 3% e hanno creato altri 11 mila posti di lavoro.

Per economia del mare – ha specificato Unioncamere – s'intende tutto quello che fa parte dello shipping e della portualità ma non solo: dai porti – sia quelli di prima grandezza ai porticcioli turistici – alle attività del turismo, della nautica, della pesca e degli allevamenti ittici. Le 210 mila imprese censite nel periodo in esame vedono al primo posto il settore del turismo (45,6%) ed al secondo il comparto ittico (19,8%) mentre la cantieristica segue al terzo posto con il 15,2%. E all'interno della cantieristica figurano non solo i grandi complessi che costruiscono o fanno manutenzione alle navi, ma anche i cantieri nautici e i loro interventi accessori.

Altro elemento certificato da Unioncamere è il ritorno degli investimenti. Nel campo dell'economia del mare, chi investe 1000 euro se ne vede ritornare quasi 2000 in un giro di tempo minore che in altri comparti. Significativo, ma anche comprensibile per le motivazioni geografiche, che il 40% delle aziende del mare e il 64% degli occupati gravitano in quattro regioni meridionali. Ma vanno forte anche la Liguria, il Veneto e – potrebbe sembrare una contraddizione – la Lombardia, dove hanno sede centinaia di piccoli e medi cantieri specialmente per il diporto nautico.

Qual'è il messaggio? E' che l'economia del mare, per quanto vessata da disinteresse e croniche "persecuzioni" burocratico-fiscali, potrebbe rappresentare un elemento di crescita importante se ci fossero davvero provvedimenti concreti a suo vantaggio. Invece se ne occupano in pochi, specialmente a livello di governo centrale. All'insegna della antica canzoncina. "Finché la barca va...". Ma davvero, fino a quando andrà?

A.F.

Nei primi tre mesi del 2013 il traffico merci nei porti spagnoli è diminuito del 6,9%

I passeggeri sono aumentati del 4,2%

~~inforMARE~~ - Nei primi tre mesi del 2013 il traffico delle merci movimentato dai porti spagnoli è ammontato complessivamente a 107,6 milioni di tonnellate, con un calo del 6,9% rispetto a 115,6 milioni di tonnellate nel primo trimestre dello scorso anno.

Il traffico delle merci varie si è attestato a 50,4 milioni di tonnellate (-6,2%). Le sole merci containerizzate sono diminuite del 7,5% scendendo a 36,6 milioni di tonnellate totalizzate con una movimentazione di container pari a 3.269.380 teu (-3,4%), con i volumi più consistenti movimentati dai porti di Valencia con 1.097.155 teu (+5,3%), Algeciras con 959.548 teu (+3,9%) e Barcellona con 403.244 teu (-1,6%). Le merci convenzionali sono calate del 2,7% a 13,8 milioni di tonnellate.

Il traffico di rinfuse liquide è stato di 35,9 milioni di tonnellate (-3,5%) e quello di rinfuse solide di 18,3 milioni di tonnellate (-14,8%).

Nel primo trimestre di quest'anno il traffico dei passeggeri attraverso i porti spagnoli è stato di 4,7 milioni di unità (+4,2%), di cui un milione di crocieristi (-6,8%) e 3,7 milioni di passeggeri dei traghetti (+7,7%).

Nord contro Sud sui soldi di Stato

Livorno - L'UNIONE europea sta discutendo la bozza del nuovo regolamento per tutti i porti del Continente. Regolamento, non direttiva: questo significa che la norma, una volta che sarà pubblicata in **Gazzetta ufficiale**, dovrà essere rispettata dagli Stati membri in ogni suo punto.

Il regolamento sarà presentato alla fine di questo mese a Varna, in Bulgaria, da Siim Kallas - commissario europeo dei Trasporti - all'**assemblea dell'Espo**, l'associazione che riunisce tutte le Autorità portuali europee. Di lì l'**iter** per l'approvazione è ancora lungo (il testo dovrà passare per il Consiglio dei ministri e approvato dal Parlamento) ma la bozza mette già in evidenza il contrasto tra porti del Nord e del Sud Europa, specialmente per quanto riguarda la parte dei finanziamenti. Il capitolo "trasparenza" si compone di tre articoli, e nelle premesse della bozza la Commissione (che sta scrivendo la legge) sottolinea come «c'è una forte preoccupazione per la concorrenza sleale tra porti collegati a pratiche di finanziamento pubblico. Gli Stati membri e le Autorità portuali dovrebbero operare un maggiore controllo sugli aiuti di Stato».

Ma qui sta tutta la differenza tra porti settentrionali e meridionali: dettata da questioni storiche e geografiche. Pochi e grandi sul Mare del Nord, tanti e piccoli sul Mar Mediterraneo. Retti di conseguenza da due modelli economici diversi, benché la stessa relazione alla bozza riveli che «in Europa non esistono due porti che funzionino allo stesso modo». Le società pubblico-private che gestiscono i pochi porti del Nord incassano e trattengono le entrate prodotte dalle attività industriali sulle banchine. A Sud gli incassi vengono raccolti e re-distribuiti dallo Stato, perché ci sono scali che non starebbero in piedi con le loro forze, pur risultando necessari (caso macro: Gioia Tauro, porto di transhipment a tasse portuali azzerate). Distribuzione che avviene attraverso un organismo coordinato in Spagna (**Puertos del Estado**) ma anche tramite criteri sostanzialmente opachi, come in Italia.

Se sulla questione "trasparenza" il regolamento uscisse così com'è, l'Italia dovrebbe trovare un meccanismo alternativo a quello dei finanziamenti a pioggia, oppure a quello invalso negli ultimi anni, dove di fronte all'immobilità dello Stato, il Parlamento infila "aumma aumma" i soldi per questo o quell'altro porto in decreti che riguardano tutt'altre questioni. Una strada potrebbe essere quella dell'autonomia finanziaria, di cui a suo tempo Genova si era fatta capofila e inserita nel decreto Sviluppo dello scorso giugno: prevedeva di trattenere l'1% dell'Iva generata dai porti, ma con un fondo di perequazione a favore degli scali che non incassano. Considerando il fatto che in Italia al momento non è ancora chiaro a chi andranno le deleghe ai Trasporti (pare al vice-ministro Vincenzo De Luca) né come saranno formate le commissioni parlamentari, risulta prematuro capire quale sarà il meccanismo con cui si potrà garantire la "trasparenza" richiesta dal Nord-Europa.

«È evidente che dal testo traspare un modello di Autorità portuale "business oriented", più vicino al Nord-Europa che a noi - commenta **Giuliano Gallanti** (foto), nel comitato esecutivo dell'Espo (di cui è stato presidente) per **Assoport** - . Però non mi preoccuperei eccessivamente: già adesso ad esempio per le grandi opere il finanziamento dello Stato è consentito, altrimenti Rotterdam non avrebbe mai potuto realizzare **Maasvlakte 2**, principalmente pagata da Stato e Regione». Quello che Gallanti contesterà a Kallas sarà invece l'istituzione del Comitato di sorveglianza (che teoricamente dovrebbe controllare l'applicazione del regolamento nel singolo Stato membro) ma soprattutto la riesumazione - almeno per quanto riguarda l'Italia - del vecchio Comitato utenti da affiancare al Consiglio d'amministrazione dei porti (Nord) o al Comitato portuale (Sud). Infine, va notato che sui temi del lavoro la «bozza si attiene a principi generali - spiega Gallanti - ma di fatto scivola sulle tematiche senza affrontarle». Insomma, c'è ancora parecchio da lavorare.

ALBERTO QUARATI

Merlo (Assoporti): proporrà l'istituzione a Palazzo Chigi di una cabina di regia per snellire le procedure nei porti

«Il mondo portuale e dell'economia marittima ripone molte aspettative in questo governo»

~~Il presidente~~ Il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Luigi Merlo, ha sottolineato che «il mondo portuale e dell'economia marittima ripone molte aspettative in questo governo». «Mi auguro vivamente - ha dichiarato Merlo - che al vice ministro Vincenzo De Luca, sindaco di una città portuale, venga anche attribuita la delega specifica al nostro settore. È indispensabile avere un interlocutore dedicato e pronto sin da subito ad un confronto di merito. Confido molto inoltre sull'attenzione che il presidente del Consiglio Enrico Letta ha sempre dedicato al settore affinché per quel che riguarda le tematiche principali possa esservi un suo diretto interessamento. Conto di parlargliene direttamente quanto prima per proporgli tra l'altro l'istituzione a Palazzo Chigi di una cabina di regia tra ministero Infrastrutture, ministero dell'Economia e ministero Pubblica Amministrazione per arrivare ad uno snellimento delle procedure, ad una semplificazione dei controlli delle merci e al superamento dei veti incrociati tra i diversi dicasteri che negli anni passati hanno determinato enormi danni alla portualità, allo shipping e alla nautica».

«Nel contempo - ha concluso Merlo - mi auguro che con la costituzione prevista per la settimana prossima delle Commissioni Parlamentari possa ripartire subito il confronto su una nuova legge di riforma del settore che faccia tabula rasa dei vecchi disegni di legge e che sia orientata all'Europa e al mercato, liberando il settore da una burocrazia sterile e soffocante che da anni ostacola una enorme potenzialità di crescita». (1/1)

Crollano di nuovo i noli sul Far East per l'eccesso di stiva con nuove navi

4 maggio 2013 |

L'entrata in servizio delle portacontainers da 8 a 16 mila teu si somma alla depressione dei traffici – Ancora scarse le possibilità di ripresa

LONDRA – Il continuo afflusso di nuove navi portacontainers sulle rotte tra il Far East e l'Europa, mentre la domanda di spazi rimane bassa per la crisi dei consumi, sta riducendo gli spazi economici di manovra delle compagnie. E non si vede ancora una via d'uscita dalla fase dei bassi noli.

Lo riferisce nella sua analisi settimanale "Alphaliner", che sottolinea come l'unica contromisura in atto è quella di fermare le navi più piccole, puntando sulle economie di scala. Siamo però a poco più di palliativi, perché si ritiene che i provvedimenti in questione tocchino intorno al 6% soltanto della capacità mensile di trasporto.

I dati delle navi in arrivo non sono tali da generare speranze. Nel secondo quadrimestre di quest'anno entreranno in servizio sulla rotta tra il Far East e il Nord Europa una ventina di nuove unità con portata tra gli 8 mila e i 16 mila teu, in aggiunta alle sette nuove unità con queste caratteristiche già arrivate a marzo scorso. Si è dunque aperta una nuova guerra dei noli, con "tagli" pesanti dall'inizio dell'anno: si parla di 600 dollari su noli che all'inizio di quest'anno erano tra la Cina e l'Europa, intorno ai 1300/1400 dollari a teu.

Le possibili contromisure a questa situazione sono scarse. Le navi vengono consegnate dai cantieri, che naturalmente premono per non ritardare sui loro tempi: e gli armatori che hanno avuto la possibilità di tirare alle lunghe il ritiro hanno sfruttato fino all'ultima settimana questa scelta, senza però risolvere niente di sostanziale. Ci sono state anche strategie diverse per compagnie: c'è chi ha cercato di alleggerirsi con joint-services insieme ad altri, chi ha semplicemente sospeso alcuni servizi e chi invece ha accettato di continuare ad operare anche con percentuali di riempimento molto basse pur di non abbandonare rotte storicamente difese; nella speranza che il vento della crisi possa finalmente cambiare in vento di ripresa.

Hong Kong port strikes ends

Max Tingyao Lin | martedì, 07 maggio 2013

Hundreds of workers accept a 9.8% raise from terminal operator after six-week dispute

The largest industrial action in Hong Kong for decades has ended after hundreds of port workers compromised and accepted a pay increase package offered by contractors of Hongkong International Terminals (HIT).

The workers were initially asking for a 20% pay increase, or at least a “double-digit” hike, but eventually decided to take a 9.8% offer after the employers provided a written reassurance to guarantee the rise and promised to improve working conditions.

“It’s not satisfactory but it is acceptable. The hike was almost doubled from the level seen before the strike,” Hong Kong Confederation of Trade Unions organising co-ordinator Chan Chiu-wai told our sister publication *Lloyd’s List*.

Hutchinson Port Holdings, which owns HIT, has hailed the decision from the workers to compromise and return to work.

“We are pleased to learn that the striking dockers have accepted the 9.8% pay rise solution for all job types offered by the external contractors,” the ports giant said in a statement.

“This is beneficial for all parties involved: the workers can return to their posts and the company can focus on restoring the port to its full operational capabilities.”

Before the strike ended, HIT was estimated to be handling some 25,000teu of containers a day, against a daily average of 33,650teu last year.

Some 450 port workers employed by HIT contractors have been on strike since 28 March over demands for a wage hike. The negotiation has been prolonged, despite intervention from HPH and the Hong Kong government.

In mid-April, Global Stevedoring Service, a contractor that employs some 100 workers, announced it would wind up its business when its contract with HIT expires on 30 June, because it cannot meet the demand to raise salaries. HPH and the government have appealed to contractors with crane operator vacancies to hire the former employees of GSS.

“I hope those [GSS] workers can be re-allocated within this week and others can resume working soon after signing their new employment contracts,” Chan said.

How to stabilise Asia-Europe rates

Analyst says carriers cannot afford another crippling rate war but the recent escalation of price cutting will not be reversed until carriers take out another two weekly loops

Ocean carriers cannot afford to operate services from Asia to Europe at rates which are between 25% and 30% lower than in January, said analyst Drewry today, adding that although the recent collapse of rates was excessive, it will not be reversed until carriers withdraw at least two more loops to North Europe – preferably before the peak season.

The analyst said last week's dramatic escalation of the rate war between Asia and Europe appears to have been partly triggered by ocean carrier concerns over future cargo volumes, not just declining load factors. According to the IMF's latest prediction two weeks ago, the Eurozone's economy will now decline by 0.3% in 2013 instead of the 0.1% fall previously forecast, and the UK's will grow by only 0.7% instead of 1%.

This means that overall cargo growth to Europe is less likely, which puts ocean carriers in a precarious position. According to Drewry's latest analysis of the this year's newbuild programme, there were still 38 out of 45 vessels over 10,000 teu due for delivery at the beginning of April. Assuming these replace remaining 8,000-9,000 teu vessels still operating between Asia and Northern Europe, effective westbound capacity will be increased by over 5%.

The fact that some carriers have been discounting rates heavily is partly understandable, therefore. That said, the carriers were clearly agitated before for other non supply-demand related reasons, as evidenced by the decline in rates since January, so the IMF's news probably only poured petrol onto the fire.

Whatever their state of mind, the consequent 11.5% fall in westbound spot rates from Asia to North Europe

during the week ending 26 April took the average down to \$1,705/40ft, which was 29% lower than at the beginning of the year (according to the World Container Index). The fall to the Mediterranean was an even more dramatic 15.5%, taking the average down to \$1,634/40ft, which is 25% lower than at the beginning of the year.

Both rates are seriously loss making, but according to several market sources, levels as low as \$1,400/40ft are now being quoted. Whilst still well above the catastrophic sub \$1,000/40ft level offered at the end of 2011, the speed of decline is worrying. Establishing those most responsible for it is not easy, as everyone blames each other.

Also, ocean carriers may not be the only ones 'fuelling the fire'. Anecdotal evidence suggests that European importers have been switching terms of purchase from fob to cif, to take advantage of lower rates offered in China. This means that those carriers specialising in the spot market may inadvertently have been attacking other carriers' fob cargo base. As an ocean carrier executive recently lamented: 'This is an area that we all need to address more seriously. A contract is a contract, and MQCs should be respected within reason.'

Among the many criticised, Evergreen is said to have been unusually 'aggressive', perhaps motivated by its massive order for 30 x 8,000-8,500 teu vessels. Just nine have been delivered so far, with another six due this year, followed by nine in 2014, and six in 2015. More importantly, Evergreen is due to take delivery of the first four of its 10 x 13,800 teu ships leased from Enesel this year, with the remainder due out in 2014.

Determining how far ocean carriers are prepared to go in this latest rate war is impossible to predict as the fight over market share is illogical, and no one can afford it. As far as the Asia/N Europe trade lane is concerned, vessels mostly remained well utilised in the first three months of the year, although there was the usual shocking decline in February due to the Chinese New Year.

Drewry estimates average westbound vessel utilisation in 1Q13 to have reached a respectable 87%, but this has declined since. The corresponding figure in the Mediterranean was a much less comfortable 79%.

The planned withdrawal of the 9,200 teu a week CES2/AEX service in June by Evergreen, Zim and CSCL will reduce overall capacity from Asia to Northern Europe by approximately 3%, and help to soften the blow of

unwanted capacity brought in though vessel upgrades of existing loops. However, carriers will also need to withdraw another two loops, or about 20,000 teu of weekly capacity (6% of total trade capacity), to stop the freight rate decline.

Drewry said: "Ocean carriers cannot afford another crippling rate war this year, but the recent escalation of price cutting will not be reversed until carriers take out another two weekly loops.

"The action is needed soon as the mighty transpacific route remains problematic, so is unlikely to come to the rescue in the near future."