



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

28 GIUGNO 2013

Le Autorità Portuali pugliesi confermano la loro strategia comune

Assemblea di Apulian Ports, la cui presidenza è stata assegnata a Franco Mariani

~~inforMARE~~ - Ieri presso l'assessorato alle Infrastrutture strategiche e mobilità della Regione Puglia, alla presenza dell'assessore Giovanni Giannini, si è svolta l'assemblea annuale dell'associazione dei porti pugliesi Apulian Ports che è costituita dalle Autorità Portuali di Brindisi, del Levante e di Taranto, rappresentate all'incontro dai presidenti Hercules Haralambides, Franco Mariani e Sergio Prete.

In occasione dell'assemblea Haralambides, Mariani e Prete hanno rinnovato l'impegno a proseguire nell'azione di intercettazione dei nuovi traffici, attraverso un approccio integrato e sinergico, in una logica di valorizzazione delle peculiarità e potenzialità di ogni singolo porto.

Nel corso dell'incontro l'assessore Giannini ha manifestato l'obiettivo ancora più ambizioso di arrivare ad un successivo momento di confronto tra tutti gli attori del sistema trasportistico regionale (ferroviario, marittimo ed aereo) per articolare un percorso che dia compiutezza al sistema integrato dei trasporti. A partire dallo scenario infrastrutturale che si va delineando - è stato rilevato - ci sono già le condizioni perché un assetto della portualità, improntato alla complementarità funzionale, possa efficacemente interagire con un sistema di impianti dedicati all'intermodalità trasportistica.

Inoltre i tre presidenti delle Autorità Portuali pugliesi hanno convenuto sull'opportunità di muoversi congiuntamente sia nell'ambito dei nuovi percorsi che la Commissione Europea ha prospettato all'interno del recente documento COM(2013) 295: "Porti un motore per la crescita", che nel quadro dei finanziamenti previsti nella COM(2011) 676 un "Meccanismo per collegare l'Europa".

Come previsto dallo statuto, secondo un criterio di rotazione, la presidenza dell'associazione Apulian Ports è stata all'unanimità assegnata al presidente dell'Autorità Portuale del Levante, Franco Mariani. (49)

Porti: Apulian Ports, Mariani nuovo presidente

Assemblea porti Brindisi, Levante e Taranto

(ANSA) - BARI, 27 GIU - Cambio al vertice dell'Associazione dei porti pugliesi (App): Francesco Mariani, presidente dell'Autorità portuale del Levante e' il nuovo presidente.

Durante l'assemblea annuale di App le Ap di Brindisi, del Levante e di Taranto, rappresentate dai presidenti Hercules Haralambidis, Franco Mariani e Sergio Prete, hanno rinnovato l'impegno a proseguire nell'azione di intercettazione dei nuovi traffici, attraverso un approccio integrato e sinergico, in una logica di valorizzazione delle peculiarità e potenzialità di ogni singolo porto.

L'obiettivo, indicato dall'assessore ai trasporti della Regione Puglia, Gianni Giannini, e' di arrivare ad un successivo momento di confronto tra tutti gli attori del sistema trasportistico regionale (ferroviario, marittimo ed aereo) per articolare un percorso di compiutezza del sistema integrato dei trasporti. I presidenti delle Ap hanno anche convenuto di muoversi congiuntamente nell'ambito dei nuovi percorsi europei, ad iniziare dai finanziamenti.

(ANSA)

Rete Ferroviaria Italiana conferma l'intenzione di realizzare il gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro

L'attuale impasse del progetto - ha spiegato l'ad Elia in un incontro con la vicepresidente della Regione Calabria - è attribuibile a ritardi procedurali

La Rete Ferroviaria Italiana (RFI) intende rispettare i programmi, i tempi e le risorse indicate per la realizzazione del gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro previsto nell'Accordo di programma quadro (Apq) "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro" del 28 settembre 2010. Lo ha confermato l'amministratore delegato di RFI, Michele Elia, nel corso di un incontro a Roma con la vicepresidente della Regione Calabria, Antonella Stasi, per un confronto su quanto emerso durante il VII Comitato di Sorveglianza Por Calabria - Fesr in relazione al progetto di potenziamento e ammodernamento del collegamento del porto calabrese alla rete ferroviaria nazionale alla base dell'Apq sottoscritto da RFI.

L'ipotesi di disimpegno di RFI ventilata nel corso del Comitato ha suscitato dure reazioni, tra cui quella del presidente della Provincia di Reggio Calabria, Giuseppe Raffa. «Sulla complessa quanto strana vicenda - aveva dichiarato Raffa - la politica, il sindacato, l'Autorità Portuale, l'imprenditoria e la società civile non possono non chiedersi perché le Ferrovie hanno deciso di disinteressarsi di Gioia Tauro e di investire al Nord. Eppure, l'importante infrastruttura, indispensabile per lo sviluppo del porto e dell'intera area industriale, era stata ritenuta prioritaria, aveva ottenuto il finanziamento e inserita nell'Apq con la Regione Calabria». Per il presidente della Provincia, «i proclami di allora fanno pendant con il silenzio sul disimpegno di oggi». Sottolineando che «le parole e la falsa indignazione non ci aiuteranno certo a recuperare i 40 milioni di euro a suo tempo destinati alla realizzazione del gateway», Raffa aveva annunciato l'avvio di tutte le iniziative di lotta e di controllo affinché il progetto venga realizzato, «perché il futuro del reggino - aveva spiegato il presidente della Provincia - passa anche attraverso lo sviluppo del porto di Gioia Tauro e di tutte le altre iniziative che dal semplice transhipment lo trasformino in catalizzatore di investimenti e di occasioni occupazionali».

Confermando alla vicepresidente della Regione la volontà di RFI di realizzare il progetto, Elia ha precisato che l'attuale impasse è attribuibile a ritardi procedurali. La Commissione Europea - ha specificato Elia - sta procedendo, infatti, alla valutazione delle schede inviate così come avviene per tutti i grandi progetti.

Intanto la Regione Calabria ha convocato per il prossimo 1° luglio una riunione del Comitato per chiarire ulteriormente e verbalizzare, alla presenza dell'Autorità di gestione del PON Reti, la volontà di proseguire nel finanziamento degli investimenti previsti dall'Apq. «La Regione Calabria - ha evidenziato Antonella Stasi - si sta impegnando con grande determinazione per il porto di Gioia Tauro. Il bando per gli incentivi alle imprese che vorranno insediarsi nel retroporto è ormai avviato e il ferrobonus accompagnerà gli investimenti di quelle aziende che vogliono utilizzare il porto come hub logistico con l'utilizzo del combinato nave-treno. Sussistono tutti gli elementi e le condizioni per mettere a frutto le potenzialità dello scalo portuale gioiese ed è impensabile che il governo possa tirarsi indietro e defanziare l'alta capacità. Questo - ha concluso - è un momento cruciale della

28 giugno 2013

PORTI UNA FILIERA LOGISTICA PER GIOIA TAURO

Gioia Tauro - Un piano nazionale della logistica che integri i porti settentrionali e meridionali in sistema per competere con i concorrenti mediterranei e del Nord Europa e l'istituzione di una **Zes, zona economica speciale**, e di una **Ftd, filiera territoriale logistica, per Gioia Tauro**, che valorizzi le potenzialità dell'area attraverso scambi intermodali porto-ferrovia e la lavorazione e riesportazione di prodotti finiti. È quanto emerge dalla relazione del **Consigliere SVIMEZ Giuseppe Soriero** alla seconda conferenza internazionale "Connettività globale con il bacino del Mediterraneo" che si è svolta ieri a Gioia Tauro.

Nonostante la crisi degli ultimi anni, ricorda Soriero, il porto di Gioia Tauro resta il "cancello d'Europa nel Mediterraneo", il punto più avanzato dello sviluppo meridionale e calabrese, che ancora nel 2012 ha movimentato 2 milioni 721mila container a fronte di 1473 navi. Il traffico container dell'insieme di tutti i porti italiani nel 2011 resta inferiore ai movimenti del solo porto di Amburgo (7 milioni 838mila teu contro 11 milioni 876mila), ma in questo quadro Gioia Tauro e la Calabria giocano un ruolo importante. In base all'indice sintetico elaborato dalla Svimez nel 2011, fatto pari a 100 il valore nazionale medio, la Calabria si situava a 162,4, raggiungendo un punteggio doppio del valore nazionale in merito proprio alla dotazione di porti.

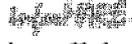
«**Puntare a fare di Gioia Tauro un super hub internazionale** - scrive Soriero nella sua relazione - significa far convergere su una strategia unitaria l'intero sistema portuale nazionale, evitando dannose forme di competizione tra autorità portuali e gerarchizzandole anzi in una logica di sistema. È assolutamente necessario un intervento del governo a sostegno di un sistema integrato di trasporto, manipolazione, stoccaggio e deposito merci quale fattore di crescita, che permettano l'erogazione di

servizi logistici a valore aggiunto. Dati statistici mostrano infatti che Paesi con una migliore prestazione logistica sperimentano una crescita di valore aggiunto dell'1 per cento, e del 2 nel commercio».

«Per questo - conclude Soriero - la creazione di una Ftd a Gioia Tauro sarebbe determinante per lo sviluppo dell'area e non solo. Penso in particolare come primo ambito di intervento alle opportunità che possono emergere dall'integrazione tra l'area vasta della città della Piana, che va da Gioia Tauro verso Lamezia, con l'aeroporto internazionale, l'autostrada del Sole, la ferrovia tirrenica da collegare al porto, e la realizzazione del rigassificatore e della piastra del freddo. Importante anche l'integrazione che può venire a crearsi tra questa prima area e l'area vasta di Reggio Calabria, in una visione complessiva di città dello Stretto. **Last but not least, l'intervento sul l'area vasta di Sibari e del Metapontino con sbocco a mare nel porto di Corigliano.** In questo senso stiamo procedendo a uno studio specifico dedicato alla funzione del porto di Gioia Tauro nell'ambito della logistica europea e mediterranea che la Svimez pubblicherà entro la fine dell'anno».

Interporto Bologna è collegato anche virtualmente al porto di Rotterdam con la piattaforma InlandLinks

È l'unico terminal italiano del network

 La piattaforma on-line InlandLinks sviluppata dall'Autorità Portuale di Rotterdam in collaborazione con VITO (Dutch Inland Container Terminal Organisation) per promuovere l'utilizzo del trasporto intermodale per via ferroviaria e fluviale da e per il porto olandese conta ad oggi 38 terminal, di cui 27 in Olanda, quattro in Germania, tre in Belgio, uno in Polonia ed uno in Italia.

L'unico terminal italiano è l'Interporto di Bologna che, con i suoi terminal ferroviari di proprietà di RFI e gestiti da Terminali Italia (gruppo RFI), offre servizi intermodali da e per il porto di Rotterdam operati quattro volte alla settimana da GTS/Shuttlewise.

L'interporto bolognese ha sottolineato che, grazie al riconoscimento in questa rete virtuale, avrà la possibilità di beneficiare di un ulteriore strumento di promozione a livello mondiale finalizzato ad aumentare i servizi di trasporto intermodale, la loro qualità e affidabilità. InlandLinks si rivolge, infatti, anche agli shipper d'oltreoceano interessati a penetrare nel mercato europeo e quindi a valutare catene di trasporto multimodali che dal porto di Rotterdam si diramano verso l'interno giungendo in Italia attraverso il nodo di Bologna. 

Scintille sui binari fra privati e Trenitalia

Il rinnovo del contratto di servizio universale e le chiusure dei mercati esteri al centro del dibattito fra operatori ferroviari. Allerta di Hupac e SBB sulle infrastrutture del Nord Ovest

Genova – Come spesso accade, anche quando l'oggetto dell'incontro è un altro – nello specifico il convegno genovese della scorsa settimana era incentrato su "Intermodalità e logistica, il nord-ovest piattaforma fra Italia ed Europa" – al centro dell'attenzione sono finiti allarmi, istanze e diatribe fra operatori ferroviari e intermodali.

Il meeting di Genova, organizzato dal CIRT - Centro di Ricerca Trasporti dell'Università di Genova, ha rappresentato in particolare la prima occasione di confronto sul recenterimovodel contratto di servizio universale a favore di Trenitalia Cargo (S2S n.23/2013). Marco Terranova, AD di SBB Cargo Italia e membro del comitato esecutivo di FerCargo, che contro il rinnovo senza gara del contratto ha fatto ricorso al

TAR, non le ha mandate a dire: "Vogliamo chiarezza sotto diversi punti di vista: perché, di fronte ad una riduzione del 40% nei servizi prestati da Trenitalia, l'importo dei corrispettivi (oltre 120 milioni di eAuro l'anno, *nda*) non è cambiato? Perché la rendicontazione non è chiara? E perché i contributi non vengono messi a gara? Vorremmo, in relazione a quest'ultimo tema e al fatto che il contratto riguardi l'intero pacchetto di servizi e non singole tratte o gruppi di esse, che finalmente si affrontasse una questione più ampia: esiste davvero la necessità di un tale servizio

universale, in un paese dove comunque il 95% della merce viaggia su gomma? Non sarebbe meglio utilizzare le risorse, almeno in parte, per la manutenzione e il potenziamento della rete a favore di tutto il sistema?"

Dal canto suo Mario Castaldo, direttore di Trenitalia Cargo, non si è tirato indietro, dissolvendo innanzitutto i dubbi ancora

esistenti sul caso: "Confermo, abbiamo firmato il nuovo contratto per il periodo 2009-2014. Gli importi sono quelli noti, ma non si tratta di sovvenzioni, bensì di corrispettivi a fronte di prestazioni ben definite, relative per lo più a traffici da e per il meridione per un volume vicino agli 11 milioni di treni/km. Corrispettivi erogabili, peraltro, solo previa rendicontazione accurata del servizio e certificazione da parte di società terza scelta dal Ministero. Non capisco dove sia il problema: forse che Svizzera o Germania non finanziano l'intermodalità? E siamo sicuri che esista

un operatore in Italia che sarebbe in grado di accollarsi tutti i servizi previsti dal nostro contratto?"

Parando colpo su colpo, Castaldo ha affrontato anche il tema, sollevato sempre da Terranova, del passaggio da Trenitalia a RFI di 700 dipendenti in esubero, un escamotage che, secondo le imprese private, sostenitrici della necessità di

separare le due società del gruppo FS, distorcerebbe le naturali dinamiche di mercato alleviando i conti dell'incumbent: "Il numero è assolutamente fantasioso per eccesso, ma in ogni caso non vedo perché, potendo ex lege evitare il ricorso alla mobilità o a procedure similari, dovremmo invece gravare sulle casse dello Stato". Il manager di Trenitalia infine è passato al contrattacco: "Il IV Pacchetto ferroviario

(S2S n.5/2013) rappresenta una tappa verso l'armonizzazione delle regole, ma sono sempre le economie forti – il riferimento primario è alla Germania e a Deutsche Bahn – a determinare le scelte europee. Basti pensare che l'unico paese in cui esiste concorrenza su quanto di più redditizio l'attività ferroviaria offre, cioè l'alta velocità passeggeri, è l'Italia. Chissà perché le filiali italiane delle grandi ferrovie estere sventolano qui la bandiera della liberalizzazione quando le case madri continuano a difendere tenacemente le proprie posizioni in casa loro?"

Il convegno ha anche messo il dito nella piaga dell'infrastrutturazione ferroviaria e logistica del nordovest italiano, a partire dal porto di Genova. Gli allarmi sono arrivati da Bernhard Kunz, direttore del multimodal transport operator elvetico Hupac, e da Terranova, che, esponendo un impietoso confronto tecnico e temporale fra i progetti dei tunnel del Gottardo e Terzo Valico (anche se quest'ultimo si farà,

vi potranno viaggiare treni al massimo da 1.300 tonnellate con profilo PC45, mentre dal 2019 dal Gottardo arriveranno, trainati da una sola locomotiva, treni da 2.000 tonnellate con profilo PC 80), ha messo in guardia su come ciò amplificherebbe l'appetibilità dei porti del northern range rispetto a quello genovese.

Andrea Molzo

Fra Roma e i porti una distanza ancora incolmabile

Riforma portuale, tutto da rifare: dopo l'ennesimo stop del MEF, in alternativa all'autonomia finanziaria Merlo propone di trasferire il demanio alle Autorità Portuali

Roma - Doveva essere la giornata del rilancio della portualità e della logistica italiana, ma, senza nulla togliere, l'unica nota positiva è stata l'unione d'intenti delle tre associazioni di categoria Assoporti (Autorità Portuali), Fedespedi (spedizionieri) e Federagenti (agenti marittimi), unitesi per far sentire la propria voce alla politica romana.

Ma dal Governo, come amaramente rilevato da uno degli astanti al convegno organizzato a Roma la scorsa settimana dalle tre sigle, sono arrivate le solite conferme: "I porti e i trasporti qui non interessano". A sostegno di tale tesi il fatto che il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, non sia intervenuto personalmente, delegando il sottosegretario Rocco Girlanda, mentre i ministri Gaetano Quagliariello (Riforme Costituzionali) e Gianpiero D'Alia (Pubblica Amministrazione) hanno semplicemente recitato il copione, declinando sui trasporti e la logistica

discorsi generici già ampiamente affrontati in altre sedi.

Insomma le associazioni di categoria dello shipping e dei trasporti dovranno inventarsi qualcosa di ancora più efficace per raggiungere quello che, come ha spiegato il presidente (uscente) di Assoporti Luigi Merlo, doveva essere l'obiettivo della giornata romana: "Aprirsi all'esterno,

contaminando il Paese delle esigenze della logistica e delle nostre idee e proposte oltre a ridiscutere e rimuovere il modello di rappresentanza del cluster marittimo-portuale partendo dalla Federazione del Mare".

Invece la distanza fra i porti e Roma è apparsa quanto mai difficilmente colmabile. "Abbandoniamo la linea dell'autonomia finanziaria finora sostenuta, perché incompatibile con uno Stato che ha bisogno di trattenere le proprie risorse". Quando Girlanda ha pronunciato queste parole, Merlo ha strabuzzato gli occhi, prendendo immediatamente la

parola: "Possiamo anche cambiare linea sull'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, ma qual'è l'alternativa? Noi portiamo allo Stato 16,5 miliardi di euro di entrate, non chiediamo l'elemosina ma di trattenere per lo sviluppo l'1% attraverso l'unico sistema premiante, meritocratico e

diffuso in tutto il mondo. Mai ci saremmo aspettati che il MIT dichiarasse partita persa, ma che ci difendesse di fronte al Tesoro. A questo punto abbiamo bisogno di chiarire qual'è la posizione del MIT al riguardo".

A tali obiezioni Girlanda, in evidente confusione rispetto al nocciolo del tema, ha tentato una poco convincente retromarcia: "Tutto va considerato nell'ambito del complessivo bilancio dello Stato. Il Tesoro ci fa fare tre passi indietro ogni due avanti. Dobbiamo sederci intorno al tavolo e trovare una soluzione. L'autonomia finanziaria e funzionale delle Autorità Portuali dev'essere il perno di un processo di riforma del settore".

Una riforma, quella della Legge 84/94, che a questo punto - e Merlo ne è consapevole, anche in relazione ai recenti interventi di Bruxelles in materia (S2S n.21/2013) - appare completamente da rifare rispetto alla bozza arenatasi in Parlamento la scorsa legislatura dopo 10 anni di tentativi vani. Il cortocircuito è di fatto nel rapporto col Ministero dell'Economia, che ancora una volta ha ignorato gli appelli della portualità italiana: "Prima del 'Decreto del fare', il Ministero dei Trasporti si era reso disponibile a concedere un'autonomia finanziaria all'1% del gettito IVA (165 milioni di euro) per quest'anno e del 2% in maniera stabile a partire dal 2014, ma il MEF ha bloccato il provvedimento, concedendo solo l'imalzamento da 70

a 90 milioni di euro del tetto massimo trattenibile dai porti" ha spiegato Merlo, prima di lanciare una proposta alternativa all'ormai chimerica autonomia finanziaria: "Potremmo valutare il modello francese, col trasferimento del demanio portuale in capo alle Autorità Portuali, che potrebbero, patrimonializzandolo, trarne vantaggio per il proprio sviluppo".

Anche Franco Bassanini, presidente di Cassa Depositi e Prestiti, ha auspicato che si possa avere un "quadro normativo chiaro e omogeneo per rendere più appetibili ai fondi pubblici e privati gli investimenti in infrastrutture portuali. Per fare questo, però, ci vogliono condizioni del fare e certezza della redditività". L'autonomia finanziaria degli scali o il trasferimento del demanio alle Autorità Portuali rappresenterebbero oggi due alternative per rendere realizzabili anche quegli investimenti come le dighe o i dragaggi dei fondali su cui il privato non ha interesse

a investire perché non generano un ritorno economico diretto.

Un indirizzo su come dovrà essere la prossima riforma dei porti è stato dato da

Enrico Seta, responsabile della segreteria tecnica del Ministro dei Trasporti: "Se le Autorità Portuali vogliono davvero cambiare la 84/94 presentino una riforma basata su linee chiare e univoche. La precedente bozza arenatasi in Parlamento non teneva in considerazione né la concentrazione del mercato cui stiamo assistendo né le nuove indicazioni arrivate da Bruxelles sulle reti Ten-T".

Piero Lazzeri, presidente di Fedespedi, riferendosi al 'Decreto del fare' ha parlato di senso di frustrazione perché "nessuna delle proposte per migliorare le procedure di controllo delle merci da noi avanzate (erano sedici e a costo zero) è stata recepita dal Governo. Per sdoganare la merce in Italia continuiamo a dover presentare fino a 68 tipologie differenti di documenti e subire 17 ispezioni".

Michele Pappalardo, presidente di Federagenti, ha rimarcato con forza l'esigenza di lanciare una grande operazione di trasparenza, per far comprendere all'opinione pubblica ciò che il Palazzo continua a non capire, ovvero l'utilità e il ruolo strategico del comparto marittimo. "Oggi - ha detto Pappalardo - è il momento di affermare con forza, in tutte le sedi e con un linguaggio diverso, che, senza i porti e senza le navi, l'Italia muore e non ha alcuna possibilità di rilancio e di ripresa economica".

Inaugurato il Pier III del container terminal del Pireo gestito dal gruppo COSCO

Samaras: «qualunque sia l'intensità e la tipologia delle crisi, la risposta è di investire in settori competitivi»

~~inforMARE~~ Ieri nel porto del Pireo il primo ministro greco Antonis Samaras ha partecipato all'inaugurazione di una nuova banchina del container terminal gestito dalla Piraeus Container Terminal (PCT), società integralmente controllata dalla COSCO Pacific del gruppo armatoriale cinese COSCO che era rappresentato alla cerimonia, tra gli altri, dal presidente Wei Jiafu.

La nuova banchina del Pier III, che è stata costruita da PCT, diventerà operativa il prossimo mese con l'installazione di due gru di banchina super post-Panamax. PCT ha iniziato a gestire il Pier II del container terminal dello scalo greco a fine 2009 (~~inforMARE~~ del 25 novembre 2008). Nel corso dell'inaugurazione Wei Jiafu ha sottolineato che quando il gruppo COSCO ha assunto la gestione del terminal l'impianto presentava una movimentazione di traffico annua pari a 166.000 container teu, mentre nel 2012 il traffico ha raggiunto 2,1 milioni di teu e nel 2013 si prevede salirà a 2,5 milioni di teu.

Nel suo discorso il primo ministro greco ha ricordato che, nell'ambito di quanto previsto dal primo contratto di concessione firmato dal gruppo cinese con la Piraeus Port Authority (PPA), con l'inaugurazione della nuova banchina COSCO ha completato un investimento di oltre 340 milioni di euro. Samaras ha ricordato inoltre che sono in corso le trattative per la stipula di un nuovo accordo che, se completato e approvato dalle autorità europee competenti, comporterà da parte di COSCO ulteriori investimenti per 224 milioni di euro e ciò porterà alla creazione di 500 nuovi posti di lavoro permanenti e di altri 200 posti di lavoro per il triennio di durata dei lavori di costruzione delle nuove infrastrutture portuali.

«In tal modo - ha evidenziato Samaras - il porto del Pireo, nel suo pieno sviluppo, con i nuovi investimenti in discussione, acquisirà una capacità 7,0 milioni di container teu, investimenti per 580 milioni di euro e i posti di lavoro arriveranno a superare le 3.000 unità previste. Il porto del Pireo, tra i primi cinque porti in Europa in termini di capacità, diventerà il primo».

«Cari amici - ha concluso Samaras - l'esperienza dello sviluppo del Pireo di questi ultimi anni ci insegna qualcosa di molto importante: qualunque sia l'intensità e la tipologia delle crisi, la risposta è di investire in settori competitivi e in linea con i principali flussi produttivi ed economici del nostro tempo, ma anche del futuro. Questo è ciò che è accaduto al Pireo con COSCO e con la parte pubblica greca. E questa collaborazione deve continuare». ~~(H)~~



Investimenti Cosco per 224 mln al Pireo

ATENE - Il Gruppo Cosco, il colosso cinese della logistica marittima, intende effettuare nuovi investimenti per un totale di 224 milioni di euro nel porto ateniese del Pireo per renderlo il più grande ed efficiente del Mediterraneo. Lo ha detto ieri il premier greco Antonis Samaras durante l'inaugurazione del molo n. 3 del porto alla presenza del presidente della società, Wei Jiafu (nella foto). Il nuovo investimento, ha spiegato il premier, prevede l'estensione della parte occidentale del molo n. 3 e la creazione di 500 nuovi posti di lavoro. «E' in corso una nuova trattativa - ha detto Samaras - che riguarda opere

per un totale di 224 milioni di euro per la costruzione della parte occidentale del molo n. 3 del porto con la creazione di 500 nuovi posti di lavoro fissi e 200 posti di lavoro in più per i prossimi tre anni, quanti durerà la costruzione». Il premier ha inoltre sottolineato che la Cosco ha investito sinora in Grecia 340 milioni di euro e ci sono ancora grandi possibilità di ulteriori investimenti.

Da parte sua, il presidente Wei Jiafu, nel suo discorso ha ricordato che quando Cosco ha acquistato il terminal, la movimentazione annuale era di soli 166.000 teu, mentre nel 2012 la cifra ha raggiunto i 2,1 milioni di teu. Mentre le previsioni per 2013, stimano un volume di 2,5 milioni di teu movimentati. Dal momento in cui il Gruppo cinese ha preso il controllo del terminal, Cosco ha creato direttamente 1000 posti di lavoro. Wei ritiene inoltre che l'apertura del molo n. 3 incrementerà lo sviluppo delle attività di Cosco, creando altri posti di lavoro per la popolazione locale.

«Cosco - ha proseguito Wei Jiafu - aumenterà la quantità delle merci dirette verso la Grecia. Porteremo più container destinati a raggiungere l'Europa per mezzo di ferrovie per le quali abbiamo già espresso il nostro interesse al premier greco. Inoltre - ha concluso - vogliamo investire ancora sul molo n. 3 del porto per aumentare il transito dei container a oltre 5 milioni, facendo così del porto del Pireo il numero uno del Mediterraneo».

Portacontainer: meno ordini e navi più grandi

Negli ultimi diciassette mesi, le più grandi compagnie armatoriali mondiali del settore portacontainer hanno rallentato fortemente gli ordini di nuove navi, ma ne hanno aumentato la capacità. Continua, quindi, la tendenza al "gigantismo" per raggiungere economie di scala (politica che da tempo ha messo in gravi difficoltà i piccoli armatori non in grado di reggere questo tipo di concorrenza). Ad esempio, ultimamente la China Shipping Container Line-Csci ha ordinato ai cantieri sudcoreani HHI cinque portacontainer da 18.400 teu. Secondo Alphaliner, a fine 2011, le prime dieci compagnie del settore avevano in ordine 260 navi, mentre a maggio di quest'anno sono in attesa solo di 53 navi. Tra le prime dieci compagnie solo Evergreen sta "spingendo" su questo fronte con 34 navi in ordine, pari al 45% della sua attuale flotta. Le prime tre compagnie, Apm-Maersk, Msc, Cma-Cgm, hanno in cantiere attualmente navi pari rispettivamente al 14,2%, all'8,1% e al 6,3% della loro flotta (quote inferiori a quelle di fine 2011). Nella classifica delle Top Ten, c'è da segnalare, da inizio 2012 a maggio 2013, la "scalata" di Evergreen, che è passata dal 7° posto al 4° arrivando a coprire uno share di mercato del 4,4% (a fine 2011 era al 3,7%). Scende invece di tre posti (dal 6° al 9°) APL, passando da uno share del 3,9% al 3,4%. Da notare che oggi le Top Ten coprono il 63,5% del mercato mondiale container (nel 2011 era il 65,1%) con complessivamente 2.481 navi su un totale di portacontainer attive di 5.926. ■

Geodis Wilson punta sul trasporto ferroviario per i collegamenti tra Cina ed Europa

Pedersen: «ci rivolgiamo a clienti che sono alla ricerca di un'alternativa al trasporto aereo con un tempo di risposta più lungo»

inforMARE - Geodis Wilson ha annunciato l'intensificazione della propria offerta di trasporto ferroviario in Cina, modalità - ha spiegato il gruppo logistico - che è utilizzata quale alternativa più sicura, efficiente e meno inquinante rispetto al trasporto stradale e gode di un convinto sostegno politico e sociale in Cina.

Obiettivo dell'iniziativa è anche attivare servizi ferroviari transcontinentali tra Cina ed Europa. «In Geodis Wilson - ha spiegato il vicepresidente esecutivo del gruppo, Kim Pedersen - seguiamo da vicino lo sviluppo di questo segmento, in particolare per ciò che riguarda i collegamenti intercontinentali tra la Cina e l'Europa. Ci rivolgiamo a clienti che sono alla ricerca di un'alternativa al trasporto aereo con un tempo di risposta più lungo». Il gruppo logistico ha ricordato che il trasporto ferroviario, sulle medie e lunghe distanze, offre il vantaggio di costi inferiori rispetto a quelli del trasporto aereo e che è inoltre l'unica modalità di trasporto che propone un network integrato di trasporto che collega i porti, gli hinterland e le aree economiche su grandi distanze. **inforMARE**

L'Europa deve intervenire sul trasporto merci via ferro

Un recente documento delle associazioni ferroviarie europee sottolinea che attualmente la ferrovia trasporta il 6% dei passeggeri e il 16% delle merci che si muovono in Europa, mentre la strada ha quote che si aggirano in entrambi i casi sul 70%. Facendo una proiezione al 2050, il documento sottolinea che la circolazione delle merci aumenterà dell'80% e quella delle persone del 50%. Se la ferrovia rimanesse con le quote che ha attualmente, con ogni probabilità i tanto sospirati obiettivi di sostenibilità ambientale (riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, della congestione stradale e dell'incidentalità) sarebbero impossibili da raggiungere e, anzi, la situazione peg-

giorerebbe. Per le merci, in particolare, il documento sottolinea: "Il trasporto merci per ferrovia è oggi molto spesso relegato in un ruolo secondario della catena logistica. È un imperativo quello di sviluppare il sistema europeo della mobilità dei beni e della supply chain in una prospettiva di trasporto co-modale, nel quale vengano combinate e ottimizzate le performance delle singole modalità. La ferrovia deve rafforzare il suo attuale ruolo nell'intermodalità in un processo di crescita industriale che metta a frutto le proprie migliori caratteristiche, come quella di poter trasportare grandi

quantità di merci. Un'opportunità, dove tale opzione sia valutabile in termini economici positivi, è rappresentata dallo sviluppo di una rete infrastrutturale o dall'adattamento di quella esistente nell'ottica di favorire l'uso di treni completi ad alta velocità da punto a punto. Nel 2050, i treni merci dovranno viaggiare in maniera simile a quella dei treni passeggeri e ciò dovrà avvenire con il pieno utilizzo della capacità della rete". Un compito anche dei governi europei e, in primo luogo, di quello italiano che, investimenti per l'alta velocità a parte, da sempre si è disinteressato del problema.

Triplice alleanza tra i grandi del trasporto container

Maersk, MSC e CMA CGM danno vita al 3P Network, partnership operativa per gestire in comune 255 navi

Che i tre 'big' mondiali del trasporto containerizzato Maersk Line, MSC e CMA CGM stessero ormai viaggiando ad una velocità (metaforica, visto che quella reale è sempre più bassa a causa della pratica dello *slow steaming*) irraggiungibile per tutti gli altri operatori del settore, grazie alla economie di scala realizzate tramite le maxi-navi di ultima generazione, era un fatto noto agli analisti (*S2S n.23/2013*). Ed altrettanto evidente appariva già da mesi la volontà di non condividere questi vantaggi con i competitor più piccoli ma, ove necessario, allearsi soltanto all'interno di questo terzetto 'dorato'.

Ora, però, questa tendenza ha assunto una dimensione organica e strategica: i tre liner hanno infatti annunciato la costituzione di una partnership operativa di portata mai vista nel comparto marittimo. Si chiamerà

3P Network e, a partire dal secondo trimestre 2014, consentirà a Maersk, MSC e CMA CGM di gestire in modo coordinato, tramite la costituzione di un "joint vessel operating center", 255 navi portacontainer (per una capacità complessiva di 2,6 milioni di TEUs) distribuite su 29 servizi diversi che coprono le rotte tra Asia ed Europa, quella transpacifiche e quelle transatlantiche.

Secondo la nota diramata dalle stesse compagnie, Maersk contribuirà per il 42% della capacità (1,1 milioni di TEUs), MSC per il 34% (0,9 milioni di TEUs) e CMA CGM per il 24% (0,6 milioni di TEUs).

Naturalmente la costituzione effettiva del 3P Network sarà possibile soltanto dopo il vaglio e l'assenso delle autorità antitrust americane, europee e cinesi (i principali mercati in cui opererà questo consorzio), e

intanto le tre shipping company precisano che l'alleanza sarà limitata alla gestione operativa della flotta, che la titolarità delle navi (o dei contratti di charter in caso di unità noleggiate) resterà in capo a singoli armatori e che - soprattutto - autonome e indipendenti resteranno le attività di marketing e vendita dei servizi, evidenziando quindi che non si tratta (almeno formalmente) di una partnership commerciale.

L'obiettivo del 3P Network, che di fatto ricalca la struttura di altri sodalizi già esistenti come la G6 Alliance e CKYH, è quello - nelle intenzioni dei tre promotori - di garantire maggiore efficienza grazie alla gestione coordinata delle flotte, unica

soluzione "per un mercato container che - ha spiegato il numero uno di CMA CGM Rodolphe Saadé - è ancora

difficile. In questo momento non si può rimanere da soli ma bisogna fare squadra". Quest'iniziativa, secondo il Vicepresidente di MSC Diego Aponte, "è un affare non ancora chiuso, ma è una buona notizia per i nostri caricatori e spero possa generare economie di scala che permettano ai vettori di far fronte all'attuale basso livello dei noli marittimi".

Se è presto per capire quali saranno gli effetti concreti di questa nuova alleanza oceanica, sulla base delle informazioni disponibili è comunque possibile fare qualche ipotesi di scenario: "La prima cosa che salta all'occhio è che Maersk, dopo lo scarso impatto di recenti iniziative come il 'Daily Maersk', abbia deciso di abbandonare la sua storica strategia 'anti-alleanze' per dar vita a questa partnership, in un mercato sempre più difficile colpito da eccesso di stiva e basso livello dei noli" spiega Andreas Nigulis, titolare della società di consulenza Vector specializzata nel business marittimo-portuale.

Altra questione dirimente sarà quella relativa alla concorrenza: "La nascita del 3P Network è soggetta all'approvazione delle autorità antitrust internazionali, che potrebbero anche autorizzare la sua costituzione ma contemporaneamente fissare dei limiti per quanto riguarda le quote di mercato della nuova entità"

aggiunge Nigulis, che ipotizza poi l'attuazione, da parte dei componenti dell'alleanza di "azioni commerciali mirate ad alzare il livello dei noli, cosa di cui potrebbero beneficiare anche gli altri operatori del trasporto marittimo di container".

D'altra parte - osserva l'analista - "la continua globalizzazione dei mercati e la nascita di queste 'alliances', che mettono in comune le flotte dei grandi operatori, potrebbero portare nel tempo all'estinzione delle piccole compagnie", incapaci di fronteggiare la concorrenza e di competere con le economie di scala generate dalle maxi-portacontainer (i tre operatori dispongono tutti di navi con capacità superiori ai 15.000 TEUs), che consentono costi unitari per ogni TEUs trasportato sempre più bassi.

Lo scenario quindi è in continuo mutamento, e questa mossa di Maersk,

MSC e CMA CGM avrà a sua volta effetti nel mercato internazionale dello shipping: "Chissà, per esempio - conclude Nigulis - che la tanto discussa e momentaneamente accantonata fusione tra i due carrier tedeschi Hapag Lloyd e Hamburg Sud non torni adesso sul tavolo degli azionisti, dopo la nascita del 3P Network?".

F.B.

Daily Maersk will stay

Carrier says P3 alliance does not affect its service pledge

MAERSK Line's innovative Daily Maersk product will remain in place after the Danish line joins forces with Mediterranean Shipping Co and CMA CGM in a vessel operating alliance next year.

The service, which guarantees delivery times between certain ports in Asia and northern Europe regardless of when cargo is delivered to the terminal for shipment, will not be swallowed up into a joint offering by all three.

Shippers have welcomed the delivery reliability that Daily Maersk provides and the compensation paid if cargo is delayed.

Maersk Line chief trade and marketing officer Vincent Clerc confirmed that Daily Maersk would not be absorbed into the P3 Network, which the trio unveiled last week.

"Although the port pairs will be available to all P3 partners, all the software and processes supporting the delivery of the product remain proprietary to Maersk, as it is part of our marketing and sales activities," Mr Clerc told Lloyd's List.

Although there is nothing to prevent MSC or CMA CGM offering a similar product, each would have to develop the necessary support infrastructure.

Daily Maersk was introduced in late 2011, with daily cut-offs for cargo shipped from Ningbo, Shanghai, Yantian and Tanjung Pelepas to Felixstowe, Bremerhaven or Rotterdam.

Promised transportation schedules range from 26 days between Tanjung Pelepas to one of the three European destinations, to 36 days from Ningbo.

If it exceeds its promised delivery date between one and three days, Maersk Line pays \$100 per container in compensation. Anything over that, and the payment rises to \$300.

Although the world's three largest container lines are putting together an operating alliance that will initially include 255 ships on 29 loops in the main east-west trades, they will continue to market and price their services individually.

Under the new arrangements that the trio hopes will be up and running by the second quarter of 2014, Maersk Line will contribute 42%, or about 1.1m teu; MSC will account for around 34%, or 900,000 teu; and CMA CGM 24%, or 600,000 teu.

The slot allocations will be prearranged, although there will be opportunities to exchange slots according to requirements.

However, this will be agreed through the joint vessel operating centre at a pre-established rate, said Mr Clerc, and there will be no direct communication between the lines, which prevents them identifying the counterparty.

The vessel operating centre will also decide which ships are deployed where, working on the "best vessel for the loop" principle.

The P3 Network will offer eight weekly sailings between Asia and northern Europe. Maersk Line's Triple-E 18,270 teu ships will be part of the fleet to be run by the new London-headquartered operating centre.

Idled boxship fleet shrinks, but is this the lull before the storm?

Smaller vessel sizes show the biggest week-on-week reduction in laid-up tonnage

The number of inactive containerships has fallen this week to 274, or 393,586 teu, down from 289 ships equating to 423,355 teu the previous week, according to Lloyd's List Intelligence (LLI).

The smaller vessel sizes show the biggest week-on-week reduction in laid-up tonnage, with 12 boxships between 500 teu-4,999 teu reactivated ahead of the perceived peak season demand.

A notable addition to the idled post-panamax sector is the 2007-built, K Line operated, 8,212 teu *Humen Bridge* shown as inactive at anchor off Majishan, China.

With the exception of the 15,500 teu *Emma Maersk*, which is expected to be returned to Maersk Line in the next few weeks after undergoing repairs in Salerno, the largest containership currently idled is the 12,400 teu *MSC Katie*, which is recorded by LLI as having been inactive off Ningbo, China, since April 24.

Meanwhile, with the peak season predicted to disappoint again this year and ocean carriers struggling to return to profitability, it is expected that many more boxships will be mothballed during the course of the second half of the year.