Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

16 LUGLIO 2013

Direzione Affari Generali e Internazionali/Programmazione/Personale
Sezione Promozione
International and General Affairs/Planning/Human Resources Division
Promotion Department

RASSEGNA STAMPA press rieview

SHIP2SHORE
il magazine settimanale on-line di Shipping, Porti, Trasporti e Logistica

DATA 15/07/2013
PAGINA 7
FOGLIO 4

Obiettivo 12 milioni di TEUs per i porti italiani

Secondo il rapporto delle fondazioni Astrid, Res Publica e italiadecide serve un Commissario e un cambio di governance delle Autorità Portuali

Raddoppiare entro il 2018 l'attuale traffico container dei porti italiani di destinazione finale (transhipment escluso) portando i volumi delle movimentazioni complessive da 6 a 12 milioni di TEUs annui. È questa la sfida lanciata dalle tre fondazioni Astrid, Res Publica e italiadecide (presiedute rispettivamente da Franco Bassanini, Eugenio Belloni e Luciano Violante) che hanno presentato a Roma un rapporto intitolato 'Sviluppo dei porti e crescita dei traffici e dei commerci'. Per raddoppiare nel medio termine i traffici movimentati sulle nostre banchine, accanto al recupero di volumi 'nazionali' attualmente gestiti dai porti nordeuropei (pari almeno a 440 mila TEUs/anno), resta cruciale per l'Italia acquisire nuove quote di mercato nell'area contendibile che si colloca a cavallo dell'arco alpino e comprende alcune tra le aree economiche più vivaci (Svizzera, Baviera, Austria, Ungheria e Balcani). In questa analisi sulla portualità viene evidenziato come la realizzazione di interventi infrastrutturali (ad esempio la nuova Galleria del Gottardo) in assenza di adeguate misure di rilancio della portualità nazionale, rischia di favorire ulteriormente i porti del Nord Europa offrendo loro nuovi percorsi di penetrazione al ricco mercato della Pianura Padana.

"L'acquisizione dei traffici dell'area contendibile è un obiettivo primario per raggiungere una massa critica sufficiente a conseguire reali economie di scala nei porti italiani" sottolineano le tre fondazioni affermando inoltre che in Italia non sono necessari ulteriori ambiziosi progetti di sviluppo infrastrutturale. "L'obiettivo dei 12 milioni di TEUs può essere realizzato con le infrastrutture esistenti o completate entro il 2018 e oggi già finanziate" anche se a queste andranno aggiunti "interventi di modeste dimensioni sui nodi, sui colli di bottiglia e sulle piattaforme informatiche". Per riportare in Italia una quota significativa dei traffici marittimi da e per l'Oriente sfruttando il vantaggio competitivo della posizione geografica al centro del Mediterraneo, il rapporto Astrid, Res Publica e italiadecide presenta 16 proposte che si articolano su due principali aree di intervento. La prima riguarda l'intermodalità: "Solo un sistema ferroviario efficiente sarà in grado di movimentare crescenti quantitativi di merci sulle lunghe distanze ed è quindi necessario rimuovere sin da subito i colli di bottiglia e i costi superflui che limitano l'efficienza del vettore ferroviario rispetto a quello stradale". Secondariamente: "È necessaria una revisione significativa della governance portuale che semplifichi le procedure e conceda alle Autorità Portuali maggiori poteri sia di regolazione sia di acquisizione dei traffici". Il rapporto propone dunque una razionalizzazione e un raggruppamento delle numerose *port authoriry* presenti in Italia istituendo cinque Autorità Portuali di rilevanza Europea (Alto Tirreno, Alto Adriatico, Basso Tirreno, Porti Pugliesi e Porti Siciliani) con compiti di coordinamento, regolazione e promozione dei traffici. Tra gli altri presupporti per trasformare in realtà il sogno dei 12 milioni di TEUs c'è infine una "precisa strategia politica per favorire i traffici e i commerci" ma, soprattutto, "un responsabile istituzionale (sottosegretario o commissario) che serva da guida e da stimolo per l'implementazione della strategia di Governo"

SHIP2SHORE
il magazine settimanale on-line di Shipping, Porti, Trasporti e Logistica

DATA 15/07/2013
PAGINA 7
FOGLIO 5

Ecco le sedici proposte per il rilancio dei porti

Di seguito le sedici proposte contenute nel rapporto delle tre fondazioni Res Publica, Astrid e italiadecide per lo sviluppo dei porti e la crescita dei traffici e dei commerci.

1) Definire in documenti ufficiali del Governo una chiara strategia e una precisa volontà politica per favorire i traffici e i commerci. (Un quadro normativo vincolante di politica industriale e commerciale a favore dei traffici e dei commerci marittimi è condizione necessaria per avviare un serio recupero dei traffici da e per i porti italiani)

2) Istituzione di un responsabile istituzionale dedicato all'attrazione dei traffici. (Una figura unica - Sottosegretario con deleghe - espressione dei Ministeri coinvolti o una figura di coordinamento - Commissario/Coordinatore dei flussi di traffico mercantile - dotato di competenze e professionalità specifiche)

3) Rafforzamento del ruolo delle Ferrovie come driver del trasporto terrestre. (le Ferrovie devono divenire un polo logistico capace di unire terminalistica, trasporto, e capacità di acquisizione dei traffici)

4) Introduzione di misure di incentivazione per il trasferimento modale da strada a ferrovia. (Sull'esempio della Germania e della Francia, va considerata anche in Italia l'applicazione di strumenti che consentirebbero di spostare volumi di merci su ferro e garantire maggiore competitività al trasporto ferroviario)

5) Dotare le Autorità Portuali dei fondi necessari a erogare, per un orizzonte temporale limitato, un contributo per il trasferimento dei contenitori marittimi instradati per ferrovia.

6) Sviluppo di investimenti leggeri nei porti per garantire l'accesso e il servizio con navi di maggiori dimensioni, almeno da 11.000 TEU, in Adriatico e nel Tirreno. (Tali interventi devono però essere coordinati secondo una comune regia in modo da assicurare un'offerta totale di 12 milioni di TEU negli archi adriatico e tirrenico nel prossimo quinquennio)

7) Favorire l'investimento privato nella realizzazione delle infrastrutture portuali e vincolare le compagnie di navigazione ai nostri porti.

8) Dare maggiori poteri alle Autorità Portuali con un sistema di governance capace di coniugare efficienza ed economicità. (Due sistemi alternativi di governance: 1- Ente Pubblico non economico con funzioni di regolazione e promozione o, in alternativa, 2- un'Autorità costituita in forma societaria, con capitale che potrebbe essere costituito da beni pubblici e con gestione lasciata a una struttura manageriale)

9) Garantire competitività nei servizi rispetto ai porti del Nord Europa riducendo il transit time nei porti italiani a una media di 2 giorni. (Dogana, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, Sanità Marittima, Fitopatologo Veterinario, Vigili del Fuoco e ASL e dovrebbero essere disponibili 24 ore su 24, coordinati e meno costosi)

10) Istituzione di cinque Autorità Portuali di rilevanza Europea (APE) con compiti di coordinamento, regolazione e promozione dei traffici. (Alto Tirreno, Alto Adriatico, Basso Tirreno, Porti Pugliesi e Porti Siciliani)

11) Valorizzare il retroterra terrestre e la logistica conseguente, unico punto di forza strategico dei due transhipment ports Italiani, Gioia Tauro e Taranto, rispetto alla concorrenza dagli hubs Nord Africani. (Vantaggio competitivo tramite collegamenti ferroviari regolari)

12) Sviluppare un sistema di coordinamento che permetta una più stretta relazione tra porti e retro porti. (necessario espandere le responsabilità delle Autorità Portuali di rilevanza Europea verso l'entroterra)

13) Istituire coordinatori italiani per i corridoi europei per il miglioramento dei servizi di trasporto

14) Sviluppare gli obiettivi previsti con il coinvolgimento del mondo del lavoro e gestire positivamente i riflessi occupazionali. (La condivisione degli obiettivi con i lavoratori del settore è punto irrinunciabile per il successo del progetto)

15) Creazione di condizioni stimolanti e incentivanti per gli operatori privati. (Per i grandi investimenti vanno incoraggiate le forme di finanziamento in PPP – Partnership Pubblico Privato)

16) Sviluppare un progetto di comunicazione per stimolare tutti i soggetti coinvolti rendendoli parte attiva del successo.

SHIP2SHORE
il magazine settimanale on-line di Shipping, Porti, Trasporti e Logistica

DATA 15/07/2013
PAGINA 10
FOGLIO 12

Harmonica Lines debutta sulla linea Brindisi-Igoumenitsa

La compagnia di Salonicco ha noleggiato dal gruppo Visentini la motonave ro-ro Levante

Un nuovo operatore è pronto a competere con Grimaldi Lines sulla linea Brindisi-Igoumenitsa: si tratta di Harmonica Lines, società di Salonicco che ha noleggiato dal gruppo Visentini di Porto Torre (Rovigo) il suo ultimo acquisto, la motonave roro-passeggeri 'Levante' (ex Lazio del gruppo Tirrenia). Obiettivo di Harmonica Lines è colmare il vuoto lasciato dalle compagnie di navigazione elleniche Endeavor Lines ed Agoudimos Lines e puntare al traffico tir che si articola dall'Europa occidentale ai Balcani e alla Turchia attraverso l'autostrada Egnatia-Odos.
Il ro-ro Levante acquistato dal gruppo Visentini dopo il noleggio a Stena Lines e un impiego tra Turchia e Ucraina ha subito lavori di ristrutturazione in un cantiere navale greco: le operazioni, per un importo di circa 500mila dollari, hanno interessato la pittura e la sabbiatura esterna della motonave nonché la sistemazione dei ponti di carico e la ristrutturazione degli interni.
Il punto di forza di questa unità è il garage, articolato su tre livelli, che può contenere oltre 120 tir, mentre all'interno vi sono 25 cabine, ciascuna da 4 posti, un bar ed un self service gestito da un cuoco italiano.
È allo studio la possibilità di trasportare open deck i camper dato che nessuna nave al momento in partenza da Brindisi offre tale servizio, molto frequente nel recente passato.
L'altezza della motonave (36 metri) aveva rischiato di compromettere l'avvio di questa linea marittima: gli accosti di Punta le Terrare-Costa Morena Ovest dove attualmente attraccano i traghetti per l'Albania e la Grecia sono limitati dalla presenza del cono di atterraggio del vicino Aeroporto del Salento. Attualmente l'Enac ha previsto per i traghetti una altezza massima di 36 metri (vi è una deroga a 42 metri soltanto per l'Eurocargo Catania-Eurocargo Ravenna), limite che la motonave Levante tuttavia rispetta, dopo una accurata misurazione effettuata a Bari nei giorni scorsi dai periti del RINA (Registro Navale Italiano). Inizialmente era previsto che la nave, battente bandiera italiana, fosse destinata alla linea Bari-Durazzo; soltanto successivamente si è deciso di optare per una classica rotta dall'Italia meridionale (Bari o Brindisi) verso Igoumenitsa: è stato anteposto il porto di Brindisi a quello di Bari non soltanto per i minori tempi di percorrenza della rotta ma soprattutto per il minor costo del carburante.
Al momento non si hanno ancora certezze circa la data di avvio della linea poiché la motonave deve essere sottoposta alle consuete visite di verifica da parte dei tecnici dell'Autorità portuale di Brindisi e della locale Capitaneria di Porto: secondo quanto rivelato dall'agente marittimo e portuale per l'Italia della Harmonica Lines, Franco Aversa della *Albatros* Srl, il programma di servizio della Levante è quello di partire alle 11 del mattino da Brindisi, per giungere a Igoumenitsa nella prima serata, e poi ripartire per Brindisi alle ore 23 con arrivo alle 7 del mattino. "Vi sono grandi aspettative - afferma Aversa - per un servizio che non è semplicemente stagionale ma punta ad essere annuale: tutto dipenderà dai volumi di traffico tir che il porto di Brindisi può e deve intercettare".

Stefano Carbonara

Grimaldi raddoppia sulla Brindisi-Igoumenitsa

Nel frattempo Grimaldi Lines non è rimasta a guardare e ha lanciato l'iniziativa denominata 'Night and Day': a partire dal 13 luglio sino al 15 settembre, nei giorni di sabato e domenica vi sarà il raddoppio del collegamento già attivo sulla rotta Brindisi-Igoumenitsa-Patrasso. Le motonavi Sorrento e Catania effettueranno dal porto di Brindisi partenze alle 8 del mattino e all'una di notte, mentre nei giorni feriali resterà invariata la partenza alle ore 19. Con questa operazione saranno garantiti 8.000 passaggi in più al mese e 2.000 spazi in più per gli automezzi commerciali.
Nulla da fare al momento per il collegamento estivo con Corfù, sebbene precedentemente pubblicizzato: la compagnia partenopea tuttavia ha siglato un accordo commerciale con l'operatore che gestisce la linea locale Igoumenitsa-Corfù il quale riconoscerà ai viaggiatori uno sconto del 50 % sul costo del biglietto.

SHIP2SHORE
il magazine settimanale on-line di Shipping, Porti, Trasporti e Logistica

DATA 15/07/2013
PAGINA 6
FOGLIO 1

Ten-T 2012: all'Italia 350 milioni di euro

Bilancio misero per le autostrade del mare mentre il Ministero dei Trasporti, le ferrovie e i porti fanno il pieno

Anche quest'anno l'Italia è riuscita a ottenere una quota significativa di finanziamenti europei per infrastrutture e trasporti grazie all'edizione 2012 del programma comunitario Ten-T (Trans European Transport Network). Secondo il documento finale trasmesso da Bruxelles al Ministero dei Trasporti, nelle casse degli operatori italiani arriveranno complessivamente circa 350 milioni di euro.

Sul fronte del trasporto aereo l'ENAV (Ente Nazionale di Assistenza al Volo) si è aggiudicato, tramite il progetto pluriennale ribattezzato "ANSPs interim deployment programme implementation", 50,7 milioni di euro per nuove implementazioni tecnologiche e procedurali legati al trasporto aereo.

Molteplici anche i progetti ammessi su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: 2,4 milioni di euro verranno garantiti per il passaggio, sulla rete ferroviaria nazionale, dal sistema di circolazione italiano SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) a quello internazionale ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System/ European Train Control System); 3 milioni per l'upgrade (sempre per uniformarla agli standard internazionali) della linea ad alta velocità Roma - Napoli; 1,3 milioni per accelerare in Italia l'adeguamento del mondo dei trasporti merci e passeggeri alla piattaforma internazionale ITS - Intelligent Transport Systems; oltre 100 milioni per gli studi e le opere preliminari del nuovo tunnel di base del Brennero; 131,5 milioni per il completamento della linea alta velocità/alta capacità ferroviaria Brescia - Treviglio.

A Trenitalia saranno invece erogati fondi fino a 1,4 milioni di euro per co-finanziare l'implementazione di 50 treni veloci ETR1000 con il sistema ETCS Baseline 2.3 Od, mentre Raillink si è assicurata 23 milioni di euro per il progetto MXPT2, un nuovo collegamento ferroviario tra l'aeroporto di Malpensa e i tunnel del Sempione e del Gottardo. Circa 2 milioni di euro finiranno poi all'Interporto CIM di Novara per la prima fase del programma di ampliamento del terminal intermodale.

Magro, invece, il bilancio per le autostrade del mare italiane: solo il progetto WiderMOS promosso dall'Autorità Portuale di La Spezia è stato infatti approvato nel programma pluriennale Ten-T 2012 e riceverà poco meno di 3 milioni di euro. Questo progetto mira a migliorare l'intermodalità fra mezzi di trasporto favorendo gli scambi fra nave e treno attraverso lo scalo spezzino.

All'interno del programma Ten-T 2012 che riguarda i progetti annuali è stato inoltre concesso 1 milione di euro all'Agenzia Interregionale per il Fiume Po (per uno studio preliminare volto a incrementare tutto l'anno il trasporto fluviale tra Cremona e il Mare Adriatico), 4 milioni di euro alla Provincia di Ferrara (per migliorare il trasporto fluviale sul sistema idroviario veneto-padano) e 576 mila euro alla Regione Liguria (per migliorare l'accessibilità dell'aeroporto di Genova).

In Alto Adriatico, poi, oltre 1,5 milioni di euro sono andati alle Autorità Portuali di Venezia, Trieste e Koper per effettuare i necessari lavori di dragaggio dei fondali e per migliorare le infrastrutture ferroviarie e portuali, mentre al porto di Ravenna finiranno poco meno di 2,2 milioni di euro per i lavori del cosiddetto progetto "Ravenna Port Hub". L'Autorità Portuale di Genova si è aggiudicata 3,9 milioni per i lavori di riempimento dello specchio acqueo compreso tra i ponti Ronco e Canepa (terminal Messina), Trenitalia altri 890 mila euro per armonizzare le procedure operative nazionali con quelle internazionali, al Ministero dei Trasporti circa 15 milioni per il raddoppio della linea ferroviaria regionale Roma Prenestina – Guidonia e per la Orte – Falconara. All'Anas un altro milione di euro per gli studi preliminari di una nuova strada che collega il porto di Civitavecchia a Orte.

Infine, in Spagna, il Gruppo armatoriale Grimaldi ha ricevuto poco meno di 1,5 milioni di euro come co-finanziamento per la realizzazione del nuovo terminal per le autostrade del mare appena inaugurato al molo Costa.

fondi ue per i porti dell'adriatico

Nell'ambito dei bandi TEN-T 2012, per il trasporto marittimo l'Unione Europea ha assegnato 1,55 milioni di euro ai progetti presentati congiuntamente dai porti di Trieste, Venezia e Capodistria. Con il progetto NapaDrag, presentato congiuntamente da Venezia e Capodistria, i due scali si potranno dividere, in base a specifici progetti, oltre 1.2 milioni di euro (pari al 10% del costo delle opere) per finanziare interventi di escavo per migliorare l'accessibilità nautica. Fondi anche per gli scali di Trieste e Capodistria, che assieme hanno partecipato al progetto NapaProg, e ottenuto un finanziamento pari al 50% del costo delle progettazioni nuovi sviluppi infrastrutturali.

Finanziata anche per il 50% la proposta progettuale di 4,4 milioni di euro del porto di Ravenna per la sistemazione definitiva delle opere del cosiddetto "Progettone" per l'approfondimento del Canale Candiano, già oggetto di approvazione da parte del CIPE, e tutte le necessarie analisi tecniche di supporto (ambientali, archeologiche, geologiche, geotecniche). Le opere oggetto della progettazione definitiva riguardano principalmente l'approfondimento dei fondali del porto, il miglioramento dell'accessibilità nautica, il consolidamento delle banchine esistenti ed il loro adeguamento alle nuove profondità, nonché la realizzazione di nuove banchine operative e del nuovo container terminal.

IL MESSAGGERO MARITTIMO
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

DATA 16/07/2013
PAGINA online
FOGLIO 15

Corridoio adriatico fondamentale per l'Europa

CHIETI - Asse adriatico a Nord e rapporto fra l'Abruzzo e Roma sono state tra le problematiche affrontate dall'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Mauro Moretti a Chieti, dove ha partecipato al convegno sul tema "Silvio Spaventa e la questione nazionale delle ferrovie".

«Sul primo aspetto - ha detto Moretti - c'é la proposta di portare il corridoio adriatico negli standard qualitathi di livello europeo, owero farli entrare nel novero dei grandi corridoi del Trans European Network. Sul secondo, c'è il problema di dover migliorare sia la linea, da un lato, sia l'ingresso a Roma, per evitare che gente arrivata in treno o in bus abbia altri due chilometri da percorrere prima di essere a destinazione».

«In tal senso - ha spiegato - stiamo procedendo con gradualità ma con molta decisione, abbiamo già realizzato all'interno di Roma il raddoppio fino a Lunghezza ed è già attivo un parcheggio di scambio autostrada / ferrovia a Ponte di Nona, che permette anche a chi arriva dall'Abruzzo di poter prendere il treno della Fr2 ed arrivare al centro di Roma. Ma finché non si risolve il problema di Guidonia - ha proseguito Moretti - non riusciamo ad avere ragione del traffico. Affideremo i lavori del raddoppio della Lunghezza - Guidonia fino a Settembre 2013. Oltre allo sbottigliamento del collo di bottiglia tra Guidonia e Lunghezza, è previsto un altro parcheggio di scambio a Bagni di Tavoli. Aumenteremo anche la velocità della linea a partire da Sulmona a Roma con un sistema di controllo automatico della linea, che si chiama Ctc: è già stato affidato a giugno e sarà realizzato assieme a interventi di rettifica di tracciato leggeri in tre anni. Ci stiamo muovendo, insomma, in direzione di un rafforzamento dei collegamenti».

«Per dirla come Silvio Spaventa, le ferrovie sono sempre protagoniste nella composizione di un territorio complesso come quello italiano, soprattutto lo sono in questo momento in cui Spaventa torna di grande attualità perché il modello da lui proposto nel 1873 -76 è lo stesso tipo di modello che oggi sta seguendo l'Europa su scala continentale con la logica dei corridoi europei. Stare dentro ai corridoi europei è fondamentale per ogni territorio dei singoli Stati: altrimenti si rischia di rimanere emarginati dalla sviluppo economico dell'Europa».

SHIP2SHORE
il magazine settimanale on-line di Shipping, Porti, Trasporti e Logistica

DATA 15/07/2013
PAGINA 9
FOGLIO 2

Il Governo nomina la terna per l'Authority dei Trasporti

La decisione, che dovrà essere ratificata dal Parlamento, riavvia il procedimento per la creazione del nuovo ente di controllo

Dopo mesi di silenzio – interrotti solo dagli auspici del Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, che si era augurato uno sblocco della situazione entro luglio – il Governo, durante il Consiglio dei Ministri dello scorso 12 luglio, ha riavviato la procedura per la costituzione dell'Autorità dei Trasporti.

Al termine della riunione, lo stesso Letta ha infatti comunicato la decisione del suo esecutivo circa la terna di dirigenti del nuovo ente da proporre al Parlamento, cui spetterà l'ultima parola.

Per la guida dell'authority è stato scelto Andrea Camanzi, professore di Economia all'università romana Luiss e, dal 2007, Consigliere presso l'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture (AVCP). In precedenza Camanzi ha svolto attività manageriale in diverse imprese private del settore ICT.

Al suo fianco, il Governo ha designato come altri due componenti della costituenda Autorità dei Trasporti Barbara Marinali – attualmente Dirigente della Direzione Generale per le Infrastrutture Stradali nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e unica della nuova terna che era già presente nel trittico di nomi proposti lo scorso anno per la stessa authority dall'allora Ministro competente Corrado Passera – e Mario Valducci, imprenditore privato, parlamentare e Presidente della Commissione Trasporti della Camera dal 22 maggio 2008 al 12 ottobre 2010 e dal 13 ottobre 2010 al 14 marzo 2013.

Queste nomine – che ora dovranno essere ratificate con una maggioranza dei due terzi dalle Commissioni Trasporti di Camera e Senato – sono state definite dal Presidente del Consiglio Letta come "un fatto significativo per dare regole chiare a un settore che ne ha bisogno e che oggi ne è privo".

Soddisfatto anche il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, che ha commentato: "La nascita dell'Autorità è il fattore indispensabile per procedere alla liberalizzazione del mercato e per regolamentare un settore importante. Abbiamo scelto persone qualificate e che garantiscano una funzione terza indispensabile".

IL MESSAGGERO MARITTIMO
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

DATA 16/07/2013
PAGINA online
FOGLIO 14

TORINO - Città di Torino, Provincia di Torino e Regione Piemonte chiedono al Governo di revocare il decreto che assegna a Roma l'Authority dei Trasporti e di adottarne uno nuovo che indichi Torino. La richiesta, oggetto di una mozione a firma dei senatori piemontesi Stefano Esposito e Daniele Borioli che ha raccolto 75 firme bipartisan di tutte le forze politiche tranne il Movimento 5 Stelle, è stata illustrata oggi a Torino dal sindaco Piero Fassino, con il governatore del Piemonte Roberto Cota e il presidente della Provincia, Antonio Saitta. E già oggi, ha detto Esposito, una copia del documento sarà consegnato al ministro Flavio Zanonato nella sua visita a Piossasco, nei pressi di Torino. La mozione fa seguito alla sollecitazione lanciata la settimana scorsa dalla presidente dell'Unione Industriale di Torino, Licia Mattioli, che all'assemblea dell'associazione in presenza di Zanonato aveva definito Torino come «la sede naturale dell'Authority dei Traspoti».

SHIP2SHORE
il magazine settimanale on-line di Shipping, Porti, Trasporti e Logistica

DATA 15/07/2013
PAGINA 9
FOGLIO 3

Diminuisce l'interscambio marittimo dell'Italia

I traffici marittimi da e per l'Italia nei primi mesi dell'anno sono diminuiti. Secondo i dati pubblicati nell'ultima newsletter di Assoporti e SRM, l'interscambio marittimo del nostro Paese nei primi tre mesi del 2013 ha raggiunto 56,7 miliardi di euro, in calo del -3,7% sullo stesso periodo dell'anno precedente e del 5,5% sull'ultimo trimestre 2012.
Sempre nel periodo gennaio – marzo i Paesi dell'Area Med hanno costituito il 20,4% dell'interscambio marittimo totale dell'Italia mentre l'interscambio totale (con tutte le modalità di trasporto) è stato pari a 16,5 miliardi di euro.
Circa 466 milioni sono state invece le tonnellate di merci movimentate nel 2012 dai porti italiani, in lieve calo (-3,1%) rispetto all'anno precedente. Nel dettaglio: rinfuse solide (78,4 milioni di tonnellate; -4%); merci liquide (182,4 milioni di tonnellate; -3,6%); merci varie (205 milioni di tonnellate; -2,3%). Il totale dei container movimentati l'anno scorso nei porti italiani è stato 9,6 milioni di TEUs (+0,9%) mentre i passeggeri dei traghetti trasportati nei porti italiani sono stati complessivamente 41 milioni (-11,7% sul 2011) e 10,5 milioni i crocieristi transitati (-6,1% sul 2011).
Nella newsletter di Assoporti e SRM si legge inoltre che nel 2012 c'è stata la prima contrazione dei traffici da parte dei porti di transhipment situati sulla sponda sud del Mediterraneo (i primi porti del Mediterraneo per traffico container sono gli spagnoli Valencia e Algeciras mentre Gioia Tauro è al quarto posto). Nei primi 5 mesi del 2013, a fronte della riduzione del numero delle navi in transito (-6,9%), il canale di Suez ha registrato una variazione in aumento dell'1,9% delle merci trasportate.
L'Italia è leader nell'EU27 per merci trasportate sulle rotte di corto raggio nel Mediterraneo con 204,4 milioni di tonnellate (37,5% del totale) e nel Mar Nero con 43,1 milioni di tonnellate, pari al 33,2% del totale.

ANSA.it mare

DATA 15/07/2013
PAGINA online
FOGLIO 13

Porti: Med;cala trasporto marittimo, anche turismo

Rapporto Srm, in area 20% interscambio marittimo italiano

(ANSA) - Napoli, 15 lug - La crisi economica non risparmia il trasporto marittimo che nel primo trimestre del 2013 cala del 3,7% rispetto allo stesso periodo del 2012, e del 5,5% rispetto all'ultimo trimestre dell'anno scorso. Un calo in cui, pero', tiene il settore container, che anzi fa registrare un lieve aumento, dello 0,9% nel 2012 rispetto all'anno precedente. Questi alcuni dei dati pubblicati oggi da Assoporti e l'istituto Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno) che si concentrano in particolare su "Porti e Mediterraneo", rilevando come i Paesi dell'Area Med costituiscano il 20,4% dell'interscambio marittimo totale dell'Italia nel primo trimestre del 2013, arrivando a un valore di 16,5 miliardi di euro, di cui il 70% (pari a 11,6 miliardi di euro) è rappresentato dal trasporto marittimo. Nel bacino del Mediterraneo Turchia e Tunisia sono i due Paesi con cui gli

scambi commerciali italiani sono stati più forti. "Il sistema portuale - si legge nella nota allegata al rapporto - nonostante il difficile momento e la carenza di risorse finanziarie, conferma il suo ruolo di protagonista a sostegno della competitività e dell'internazionalizzazione delle imprese, nonché di grande attivatore di economia con una movimentazione di 466 milioni di tonnellate di merci e quasi 10 milioni di Teus movimentati. La crisi ha senz'altro colpito tutti i dati portuali (-3.1% il ribasso generale); nonostante tutto il calo delle merci presenta connotazioni di lieve entità con un aumento addirittura nel segmento container con un +0,9% su base annua". L'Italia resta leader nell'Europa a 27 per merci trasportate in Short Sea Shipping nel bacino del Mediterraneo con 204,4 mln di tonnellate (37,5% del totale). I nostri porti però soffrono ancora un po' di arretratezza rispetto agli altri concorrenti del bacino: i primi porti del Mediterraneo per traffico container sono gli spagnoli Valencia e Algeciras, mentre Gioia Tauro è al quarto posto. Dai dati arriva anche la conferma del "gigantismo" delle nuove navi: nei primi 5 mesi del 2013, a fronte della riduzione del numero delle navi in transito (-6,9%), il canale di Suez ha infatti registrato una variazione in aumento dell'1,9% delle merci trasportate. Sul turismo, la ricerca evidenzia un forte calo: nel 2012 sono stati 41 milioni i passeggeri trasportati nei porti italiani (-11,7% sul 2011) e 10,5 milioni i crocieristi (-6,1%). (ANSA).

I BUCHI NELL'ACQUA

PRATICHE DOGANALI

Sono lontani, lontanissimi i tempi in cui il mitologico Poros rappresentava la strada che conduce a Teti, figlia di Urano, dando origine così all'etimo «por-», da cui discendono sia «porto» che «porta». Lontani, lontanissimi i tempi in cui Teti, l'altra, la più bella delle figlie di Nereo, era una ninfa del mare. Lontani, lontanissimi i tempi in cui Poros, nella mitologia romana, s'identificava nell'abbondanza.
Il porto, il mare, l'abbondanza: tre concetti per un antico mito greco-latino che sembra essere diventato realtà a Rotterdam e ad Amburgo più che alle antiche colonie greche d'Italia, come Napoli o Taranto, da dove ogni anno si vedono sfilare nelle antistanti acque dell'ex «Mare Nostrum» 2 milioni di container, destinati al territorio italiano o alle aree confinanti, e dirigersi verso Gibilterra per raggiungere gli scali del Northest Range, da dove le merci raggiungono poi, via terra, una destinazione magari a pochi chilometri nell'entroterra, con una perdita secca di risorse che oscilla fra i 2 e i 4 miliardi di euro.
Sono dati dell'ultimo Piano nazionale della logistica e qualcuno deve averli riferiti al neo ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, Maurizio Lupi, se in tutte le sue uscite ripete quasi ossessivamente la stessa frase: «È fondamentale una riforma del sistema portuale e interportuale. Credo che dobbiamo assolutamente lavorare perché il settore dei porti è strategico per il nostro Paese, visto che l'85% dell'import-export passa dai porti».
Anche perché un governo così attento al tema dell'occupazione, come proclama a ogni occasione lo stesso presidente del Consiglio, Enrico Letta, dovrebbe tener conto che non solo – lo ha ricordato, di recente, Assoporti al presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano – «per i servizi di logistica portuale e le attività ausiliarie si stima un valore della produzione per oltre 6.500 milioni di euro e quasi 32 mila occupati diretti», ma soprattutto – secondo un recente studio di Unicredit – «ogni € 100 di investimenti/servizi effettuati nel comparto ha attivato € 275 di spesa in tutto il sistema economico» e «l'occupazione di 100 unità nel settore ha generato in media 200 nuovi posti di lavoro nel sistema produttivo generale».

Il Mediterraneo

Insomma, il Mediterraneo è una risorsa da sfruttare, soprattutto in questi tempi di crisi. Il Piano della logistica lo definisce «un'infrastruttura naturale a costo zero in cui transita il 19% dell'intero traffico mondiale e dove si posizionano ben 80 porti di rilevanza internazionale. Un bacino che abbraccia 25 Stati di tre continenti diversi e che nel 2020 rappresenterà un mercato potenziale di 525 milioni di persone».
Questo bacino, dopo la crisi (mondiale) del 2009, che ha visto transitare per il Canale di Suez il 25% di navi container in meno dell'anno precedente, sta risalendo la china, sia pure in maniera disordinata e contraddittoria, alla ricerca di economie di scala che hanno portato alla demolizione di 557 navi nel triennio 2009-2011 e all'ordinazione di 358 nuove full-container, 186 delle quali da 8 mila TEUS e più o addirittura alla pratica dello slow streaming, la riduzione della velocità a 18 e a 14 nodi con un risparmio nel consumo del carburante che arriva al 30%
In un mercato così stressato (ma che movimenta l'80% delle merci mondiali), la tanto decantata «piattaforma logistica proiettata nel Mediterraneo» dovrebbe essere una manna per gli spedizionieri: sbarcare in Italia anziché doppiare Gibilterra comporterebbe vantaggi di tempo, ridurrebbe i costi di carburante e abbatterebbe le emissioni di CO_2. È intuitivo, ma vale la pena spendere qualche numero: da porto Said a Rotterdam ci sono 3.305 miglia marine che a 20 nodi di media, richiedono circa 165 ore, quasi 7 giorni di viaggio; sbarcando a Genova, per fare un esempio, basta una giornata e mezza di mare, facendo proseguire la merce su altre modalità sicuramente assai più veloci.

La burocrazia: tempo e denaro perduti

Naturalmente le merci vanno trasbordate su camion o su ferro: c'è quella che in gergo trasportistico si chiama «rottura di carico». Una specie di paradosso: si perde tempo per guadagnare tempo. Nei porti italiani, però, la rottura di carico assume dimensioni temporali

bibliche. «Doing Business», la classifica di performance logistica della Banca mondiale del 2008, rileva che da noi occorrono 18 giorni per espletare le pratiche di importazione, contro i 7 della Germania, i 9 del Belgio e i 10 della Spagna. Il che ci porta al 22° posto nel rating dell'efficienza logistica, che vede, guarda caso ai primi posti – dopo Singapore – Olanda, Germania e Svezia.
In sintesi, i controlli dell'Agenzia delle dogane costituiscono l'80% dei controlli di tutte le dogane europee. La rilevazione riguarda, è vero, la burocrazia anche ai confini terrestri, ma è nei porti – terminali del traffico mondiale – che se ne avverte maggiormente il peso.
E lì, non contenti di essere più lunghi, costiamo pure di più: solo per le manovre ferroviarie in porto – secondo lo studio di Unicredit – si pagano circa 750 euro a Genova per un treno in entrata/uscita dal porto a fronte di un costo che varia in media tra 250 e 350 euro in Germania.
Poi ci sono le interpretazioni «fiscali» dell'Agenzia delle dogane che dando interpretazioni difformi da quelle dei loro omologhi stranieri, applicano imposte che all'estero non si pagano: un fabbricante di tessuti che importava materiale nuovo (difficile da classificare) dalla Cina, scaricando a La Spezia, si è visto applicare una categoria merceologica tassata antidumping. Risultato? L'operatore adesso scarica ad Amburgo, dove la stessa tassa non si paga.

I collegamenti: la strettoia delle città storiche

Ma se, alla perdita di tempo (e di denaro) dovuta alla burocrazia, si aggiungono le difficoltà di collegamento con l'hinterland e con le grandi direttrici del traffico nazionale e internazionale (quelle che dovrebbero portare le merci verso i ricchi mercati del Centro Europa), il quadro diventa sconfortante: la maggior parte dei porti italiani – e comunque tutti quelli principali – sono figli della storia e le grandi aree metropolitane sorte nel tempo intorno a loro ne sono diventate una gabbia insuperabile.
Se a tutto ciò aggiungiamo un sistema ferroviario cargo poco efficiente (gli scali italiani possono far viaggiare treni cargo di 440-500 metri contro i 650 metri dei convogli tedeschi) si capisce come mai la quota di merce movimentata per ferrovia nei porti italiani – quelli, ricordiamolo, della piattaforma logistica proiettata nel Mediterraneo – è pari in media al 9,9% contro il 21,4% della Germania, il 15,7% della Francia, l'11,8% del Regno Unito.
Burocrazia e hinterland sono le due malattie della portualità italiana, attorno alle quali si affannano da anni studi e ricerche, al punto che sulle terapie sono più o meno tutti d'accordo. L'ultima in ordine di tempo è quella del Freight Leaders Council, che elenca puntigliosamente non solo criticità e soluzioni, ma anche tempistiche di attuazione e soggetti responsabili.

La burocrazia: lo Sportello unico doganale

Al primo punto c'è lo Sportello unico doganale, la cui attuazione darebbe un taglio netto ai tempi di attesa. Lo stesso Piano della logistica lo aveva avviato, per ridurre i tempi burocratici delle 18 amministrazioni coinvolte nelle pratiche doganali, alle quali bisogna presentare fino a 68 istanze. Apparentemente è semplice: si tratta di concentrare in un unico luogo tutti gli uffici interessati, uniformandone gli orari; è chiaro che l'uso delle tecnologie permetterebbe di avviare le pratiche mentre la nave è ancora in alto mare.
Ma se non in alto mare, non ancora in porto è anche lo Sportello unico. Ci sono voluti 7 anni per arrivare a quella che l'Agenzia delle Dogane chiama, oggi, «fase transitoria»: da febbraio è partita la sperimentazione nei porti di Ravenna e di Civitavecchia: per un anno le Dogane potranno contare sulla piattaforma di interoperabilità per coordinare operatori economici e autorità pubbliche nelle fasi di ingresso merci sul suolo dell'Unione Europea.

I collegamenti: i treni-navetta

Più complessa la questione dei collegamenti con l'hinterland, il vero «collo di bottiglia» del flusso delle merci trasportate via mare. Sull'esempio dei grandi porti del Nord Europa, il FLC indica come soluzione la realizzazione di treni-navetta che trasbordino le merci dallo scalo fuori delle aree metropolitane, verso il più vicino interporto o centro intermodale, che poi a loro volta devono diventare la rete «portante» del sistema. Ma puntare sul ferroviario significa soprattutto attrezzare i porti con binari e macchine che velocizzino le operazioni di carico e scarico, portando direttamente il container sul treno.
Un traffico che richiede coordinamento centralizzato dei flussi, ma soprattutto soldi, di cui oggi c'è scarsità. È anche per questo che non riesce a sbloccarsi la legge sulla portualità. In discussione da 20 anni, per aggiornare la normativa che nel 1984 istituì le Autorità Portuali, la riforma dei porti non solo riconfigura i poteri delle stesse Autorità, ma soprattutto concede loro una maggiore autonomia finanziaria, permettendo di incamerare una parte delle tasse di sbarco. Ma proprio questo punto ha trovato sempre la fiera opposizione della Ragioneria di Stato, preoccupata di veder assottigliarsi le entrate dell'erario.
Soltanto il governo Monti è riuscito lo scorso dicembre a sbloccare in parte la situazione con i decreti «Cresci Italia» e «Salva Italia»: il primo ha istituito un fondo per interventi infrastrutturali nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti alimentato, fino a 70 milioni di euro annui, dall'1% del gettito dell'IVA sulle importazioni di merci di ciascun porto, da utilizzare per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti; il secondo consente alle Autorità Portuali di coordinarsi con gli enti locali e con le imprese ferroviarie per realizzare nelle aree retroportuali un sistema logistico integrato.
E ci potrebbe soccorrere anche l'Europa: la Commissione, vista la congestione dei porti del Northest range, dove transita un quinto delle merci che arrivano o partono dell'Europa via mare, ha proposto di ammodernare 319 porti, 39 dei quali sono italiani, proprio per favorire le connessioni con le grandi direttrici di traffico continentale: le TEN-T.

Il futuro

Insomma da fare ce n'è e ce n'è parecchio. Ma bisogna sbrigarsi, perché la globalizzazione corre e gli scenari cambiano rapidamente. La minaccia più immediata sembrano essere i porti nordafricani: tra il 2005 e il 2010 Porto Said, Tangeri, Damietta, El Dekheila e Alessandria, sono passati da 3.385.333 a 8.060.430 TEUS mo-

vimentati. Ma il Piano della Logistica vede in questa crescita una possibilità per rilanciare il ruolo del Mediterraneo. «Lo testimoniano le numerose imprese italiane che hanno investito in quell'area», sostiene il documento del

vimentati. Ma il Piano della Logistica vede in questa crescita una possibilità per rilanciare il ruolo del Mediterraneo. «Lo testimoniano le numerose imprese italiane che hanno investito in quell'area», sostiene il documento del

governo, «e ne è testimone soprattutto l'armamento italiano, che ha già a disposizione la seconda flotta mondiale di traghetti e continua a effettuare massicci investimenti in nuove navi che consentono di mettere in campo un'offerta di trasporto d'eccellenza».
Una «santa alleanza» marittima, insomma, che (allargata a Turchia e Israele) riporti il Mediterraneo e l'Italia al centro dei traffici, puntando proprio sul fatto che – lo prevede uno studio di Merryl Lynch – il costo del lavoro in Cina sta aumentando e diventa sempre più competitivo quello dei Paesi nordafricani, che presto potrebbero diventare la meta preferita del lavoro a basso costo. Un po' come sta avvenendo con il Messico per gli Stati Uniti, a scapito delle importazioni cinesi.
Molto dipenderà, poi, da chi vincerà la sfida tra il canale di Panama e quello di Suez. Le merci asiatiche, dirette verso la costa orientale degli Stati Uniti stanno saturando il primo (lungo 77 Km, consente meno di 30 passaggi al giorno). Per far fronte alla situazione le Autorità Portuali hanno iniziato ad allargare le chiuse, ma i lavori dovrebbero concludersi non prima del 2015. Nel frattempo alcune compagnie marittime orientali, malgrado la distanza sia maggiore, per raggiungere la costa orientale degli Usa, hanno iniziato a

utilizzare il Canale di Suez (lungo 163 Km, ma senza chiuse) che è capace di far passare navi più grandi ed è meno congestionato.
Corre il mondo, corre cercando – in questo tempo di crisi – la migliore economia complessiva. E la Cina (grazie ai Tedeschi) sta sperimentando anche la ferrovia: DHL ha allargato l'offerta di collegamenti intermodali tra Asia ed Europa, proponendo due itinerari: uno (giornaliero) sulla Transiberiana, da Shangai a Malaszewicze, in Polonia; l'altro (settimanale) raggiunge la stessa destinazione attraversando il Kazakistan: rispettivamente 21 e 29 giorni in meno dell'itinerario marittimo. E a DHL si è aggiunta DB Schenker collegando Chongqing e Duisburg in soli 18 giorni. Attenzione, però, si scrive Germania o Polonia, ma si legge Rotterdam. Che, infatti, nonostante la crisi, ha varato una strategia di sviluppo per i prossimi 20 anni, che ha ottenuto un finanziamento di 5 milioni di euro da Bruxelles per realizzare il più grande terminal intermodale d'Europa.
Anche se, per essere esaustivi, ancor più economica è la rotta artica, che riduce la distanza tra Shanghai e l'Europa a 6.400 km e i costi di trasporto del 40%. Certo, non è percorribile tutto l'anno, ma i cinesi stanno comprando rompighiaccio nucleari che consen-

tono di navigare anche in stagioni fredde. Prova ne sia che se nel 2010 il transito merci lungo il Passaggio a Nord-Est è stato di circa 110 mila tonnellate trasportate con 4 imbarcazioni, nel 2011 è salito a oltre 820 mila tonnellate, trasportate con 34 navi e nel 2012 ha toccato quota 1,26 milioni di tonnellate, trasportate con 46 navi.
E che questa corsa sia sempre più importante lo dimostra pure l'esistenza del Consiglio Artico (all'inizio ne facevano parte tutti i Paesi che si affacciano su quel mare, ora è stato aperto praticamente a tutti, Italia compresa) che da organismo tecnico sta acquistando connotati politici proprio in virtù dei risparmi che quelle rotte consentono.
Perché funziona così: in tempo di crisi è la convenienza economica che comanda e indirizza i flussi di merci (e di ricchezza) là dove i margini consentono di guadagnare. È la difficoltà che stimola l'ingegno e porta alla crescita, alla ricchezza, alla felicità. È – guarda caso – il mito di Poros (quello della radice «por-»), raccontato da Platone nel Simposio: Poros, figlio di Metide, è la personificazione dell'ingegno. Di lui è innamorata Penìa, la povertà, che lo sorprese in un momento di ubriachezza e ne approfittò per giacere con lui, sperando di rimanere incinta. Così fu: e nacque Eros ■

MA A TARANTO IL TAR BLOCCA TUTTO

Parlando di acqua, vien da dire «piove sul bagnato». Il porto di Taranto, il terzo d'Italia per traffico merci (41 milioni di tonnellate nel 2011, contro il 50 di Genova e i 48 di Trieste) è a rischio di paralisi per una bega giudiziaria che si ingigantisce ogni giorno di più.

Per non perdere il traffico di Evergreen, il gigante taiwanese della spedizione container, l'Autorità portuale era riuscita nel maggio 2012 ad ottenere i finanziamenti necessari per potenziare il porto: 400 milioni di euro dal governo e da Terminal Container Taranto (in pratica Evergreen e Hutchinson). Previsti lavori di dragaggio per consentire l'ormeggio alle grandi navi cinesi; adeguamento e potenziamento del Molo San Cataldo; realizzazione di una diga foranea a protezione dall'agitazione del moto ondoso e costruzione della Piastra portuale; vasca di colmata per il refluimento dei fanghi dragati.

Ma, per creare gli spazi e le strutture necessari a ricevere le grandi portacontainer di Taiwan, è necessario spostare il Terminal rinfuse dal molo polisettoriale al molo Cementir che negli ultimi tempi ha visto ridursi di molto il suo traffico. Ma il Terminal rinfuse (Gruppo Caramia) non ci è stato e ha presentato ricorso contro il mancato rinnovo della concessione da parte dell'Autorità.

Il TAR di Lecce non solo gli ha dato ragione, bloccando i lavori (dalla sospensiva si salvano solo le opere della piastra logistica), ma ha anche sospeso la nomina di Sergio Prete, presidente dell'Autorità portuale, a commissario straordinario per l'esecuzione delle opere, decisa un anno fa dal governo Monti proprio per accelerare i temi di realizzazione.

«Una decisione abnorme», ha tuonato il presidente dell'Ance di Taranto, Antonio Marinaro, «che frena l'unico indirizzo si sviluppo di questa città», mentre, più cautamente, il presidente della locale Unione industriali, Enzo Cesareo, si è augurato che «si possa trovare un punto d'incontro». Ma non è facile: tutti gli incontri che si sono susseguiti alla ricerca di una soluzione non hanno avuto esito. E Taranto rischia di perdere, oltre alle ricche entrate provenienti dagli approdi di Evergreen, anche i 160 posti di lavoro della TCT.

PERCHÉ DA SUEZ LE NAVI PREFERISCONO IL MARE DEL NORD ALL'ITALIA

Da porto Said a Rotterdam ci sono 3.305 miglia marine che a 20 nodi di media, richiedono circa 165 ore, 7 giorni di viaggio; sbarcando a Genova, invece, basterebbe un giorno e mezzo. Eppure...

Eppure da noi... occorrono **18 giorni** per espletare le pratiche di importazione, contro i 7 della Germania, i 9 del Belgio e i 10 della Spagna. Il che ci porta al 22° posto nel rating dell'efficienza logistica

Eppure da noi... solo per le manovre ferroviarie in porto si pagano circa **750 euro** a Genova per un treno in entrata/uscita dal porto a fronte di un costo che varia tra 250 e 350 euro in Germania

Eppure da noi... gli scali possono far viaggiare treni cargo di **440-500 metri** contro i 650 metri dei convogli tedeschi

Eppure da noi... un fabbricante di tessuti che importava materiale dalla Cina, scaricando a La Spezia si è visto applicare una categoria merceologica **tassata antidumping**. Adesso scarica ad Amburgo, dove non paga tasse, malgrado sia sempre UE

Eppure da noi... la quota di merce movimentata per ferrovia nei porti è pari in media al **9,9%** contro il 21,4% della Germania, il 15,7% della Francia, l'11,8% del Regno Unito

Eppure da noi... sono coinvolte nelle pratiche doganali 18 amministrazioni, a cui bisogna presentare fino a **68 istanze**. Sono migliaia, invece, i convegni dedicati allo Sportello Unico Doganale...

Conclusione: ogni anno **2 milioni** di container transitano «davanti» ai nostri porti per dirigersi verso Gibilterra e raggiungere gli scali del Northest Range. Una perdita per il paese che oscilla fra i **2 e i 4 miliardi di euro**

Liquidity evaporates in freight forward market

Forward container freight contract volumes on the Shanghai Shipping Freight Exchange Co (SSEFC) have slumped to their lowest levels since the platform was launched on 28 June 2011, as extreme rate volatility on the spot freight market has forced traders to stay out of the futures market.

The SSEFC, which offered the world's first electronic container shipping derivatives platform, has seen its container freight futures transactions drop to only 3,500 teu daily which is a far cry from the daily average of 80,000 teu that the platform attracted in its first year of trading.

The SSEFC's failure to retain liquidity on its freight derivatives platform will dent its aim to become the international container freight trading and pricing center. With physical freight markets expected to remain highly volatile in the next few years as carriers continue to struggle to cope with excess supply and extreme competition, trading volumes in freight futures are not expected to recover in the short term.

The only other paper market for container freight futures, based around a handful of brokers in London, has not fared any better. Since the first trade of the Container Freight Swap Agreement was made in January 2010, traded volumes have remained very low at no more than several hundred teu per week. The lack of liquidity has already resulted in the departure of two brokers from the scene, with FIS and ACM/GFI no longer participating in the market. Only two brokers (Clarkson and ICAP) remain active in the container market but their survival is doubtful if volumes continue to stay weak.

Apart from the extreme volatility in the freight markets, the container futures market faces several other challenges. Firstly, there are still lingering doubts over the use of the SCFI rates for settlement of future freight contracts. The Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) for routes between Shanghai with North Europe and the US West Coast remains the two most commonly used indices used to settle forward rate contracts but these two rate indices are subject to potential manipulation, with no transparency on the way the rates are calculated.

The index is based on weekly quotes from 15 international shipping companies and 15 Chinese freight forwarders but the quoted freight rates can diverge significantly from what the majority of freight buyers are actually paying, especially with the frequent rate adjustments that have characterized the current freight market.

A second problem relates to the limited use of hedging against future rate volatility in the industry. Although index-linked freight contracts (ILCs) have become more commonly used since 2010 after some initial resistance from carriers, they are applied mainly to trigger rate adjustments or renegotiations. Neither the carriers nor the shippers are hedging their exposure to future rate changes based on the ILCs, which removes one of the primary incentives for trading in forward rate contracts.

A third problem, which arises from the lack of liquidity, is the wide bid and ask spreads which makes it difficult to spur trading volumes. Trading on the SSEFC platform is limited to only Chinese domestic participants, with continued restrictions on foreign participation, while the main Chinese carriers including COSCO and CSCL are prohibited from trading in freight derivatives. Meanwhile, the London market does not provide sufficient liquidity for the major players to trade in a meaningful way.

All of these problems are expected to hamper the growth of the container freight futures market, with no near term solutions in the horizon.