



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

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

**30 LUGLIO 2013**



## Al via 35/a edizione "Mare da vivere"

TARANTO - Parte la 35<sup>a</sup> edizione dell'iniziativa "Il mare da vivere", frutto della collaborazione tra il Wwf e la Marina militare, con l'obiettivo di educare le nuove generazioni alla tutela degli ambienti marini.

L'iniziativa sarà presentata domani, alle ore 11 a bordo della nave scuola "Palinuro" (nella foto), lo storico veliero che sarà ormeggiato nel canale navigabile di Taranto, lungo la banchina del castello Aragonese.

All'appuntamento sarà presente il consigliere

regionale del Wwf Puglia Giuseppe Caramia.

La nave resterà ormeggiata per i visitatori sino a domenica 28 Luglio, e il giorno dopo prenderà il largo per l'inizio della campagna d'istruzione degli allievi marescialli della Marina militare. Domenica, per l'intera giornata, gli esperti del Wwf coinvolgeranno i visitatori in speciali attività di sensibilizzazione per la tutela del mare, nell'ambito della collaborazione con la Marina militare che porterà i temi del "Mediterraneo di qualità" nei principali porti italiani. A bordo ci sarà anche una mostra sulle tartarughe marine.

Durante la campagna d'istruzione 2013 degli allievi marescialli della Scuola sottufficiali di Taranto, invece, la nave "Palinuro", per la prima volta con la bandiera del panda a riva, visiterà i principali porti italiani del mare Adriatico e dello Ionio, facendosi portavoce, nelle città di Venezia, Trieste e Crotone, della tutela dell'ambiente marino.

## Due cessioni in vista per Morfini

**Ricciardi conferma: "Se vendiamo è per investire in quattro navi eco-design"**

La flotta Morfini si ridurrà (forse temporaneamente) di due unità.

Nei giorni scorsi è infatti circolata la notizia di mercato che la shipping company barese starebbe cedendo al gruppo angolano Sonangol le navi cisterna Electa e Fantasia (due Medium Range da 51.000 tonnellate di portata lorda consegnate a fine 2009 dal cantiere sudcoreano SLS Shipbuilding) per

una cifra di poco superiore ai 30 milioni di dollari. La conferma arriva direttamente dall'amministratore delegato della società, Giacomo Ricciardi: "Desidero confermare che sulla vendita delle due navi cisterna Electa e Fantasia alla Sonangol vi è una trattativa (31.000.000 dollari) peraltro non ancora conclusa".

Sembra quindi di capire che sia stato firmato un MOA, ma ci sono ancora alcuni tasselli da mettere a posto. "Almeno per quanto mi riguarda tale vendita è soggetta all'approvazione del Board dove esigerò la cessione solo e unicamente per comprare quattro navi eco-designed. In caso contrario, essendo un grande sponsor sia

di queste navi che del mercato, il mio voto sarà negativo".

Alla domanda specifica se queste cessioni siano dettate dalla necessità di dover fare cassa, Ricciardi spiega che "questa operazione non è per rinforzare le finanze bensì per potenziare ulteriormente la flotta. Mi sembra molto semplicistico pensare solo e solamente al fattore finanziario,

anche perché non è la nostra società che ha cercato l'affare in oggetto, che rappresenta un notevole successo che fa mercato a tutti gli effetti". In effetti lo scorso autunno per queste due navi erano arrivate offerte d'acquisto, poi non andate a buon fine, del valore di circa 28,5 milioni di dollari per ciascuna unità.

Dal punto di vista economico-finanziario Morfini Spa ha chiuso il bilancio 2012 in positivo con un utile di 3,5 milioni di euro (era di 6,3 un anno prima) a fronte di ricavi totali saliti a 52 milioni (dai 38 del 2011). L'esposizione con le banche è passata da 157 a 155 milioni di euro. Fare cassa non sarà dunque l'unica priorità, ma di questi

tempi aiuta a rimettere i conti in ordine anche perché Morfini Spa, da febbraio 2012, ha beneficiato di una moratoria di 12 mesi concessa da tutte le banche finanziatrici (eccetto Commerzbank), che ha consentito di sospendere il rimborso delle quote capitale dei finanziamenti,

limitandosi a versare gli interessi passivi (pari a 1,7 milioni di dollari).

Attualmente la flotta della società barese è composta da 10 unità: 7 chemical product tanker da 40.000 tonnellate di portata (consegne tra il 2002 e il 2009), 2 navi cisterna MR da 51.000 tpi (appunto le due unità Electa e Fantasia in via di cessione) e una barge (Solaria).

Nella relazione al bilancio 2012 di Morfini Spa viene inoltre posto l'accento sulle attività di bunkeraggio nel porto di Taranto che, nel corso dell'anno passato, è letteralmente crollato per effetto della drastica diminuzione dei traffici merci nello scalo. "Proprio a causa di questi gravi dati negativi pensiamo che, laddove dovesse persistere questa crisi e non esserci un'inversione di tendenza, difficilmente l'ENI (beneficiaria del nostro servizio di trasporto prodotti petroliferi nel porto di Taranto) potrà sopportare a lungo di perdere ingenti somme a causa del minimo garantito riconosciutoci ormai da due anni" è scritto nella relazione. "Pertanto, anche per prepararci a un eventuale dimiego da parte dell'ENI che potrebbe 'mollare' la M/c Solaria con relative ripercussioni finanziarie per la nostra società, siamo del parere di partecipare a dei bandi di gara nel frattempo indetti dall'Autorità Portuale, che possano consentirci di impiegare la stessa Solaria in altre attività per un fatturato addirittura più interessante dello stesso servizio di bunkeraggio".

**Bruxelles finanzia l'ammodernamento del porto di Genova  
18 luglio 2013**

La Commissione Europea finanzia una porzione del progetto complessivo del bacino di Sampierdarena. Si tratta di un finanziamento di 3,9 milioni di euro, a copertura di circa il 10% del costo complessivo delle opere del progetto, che prevede l'ampliamento e l'ammodernamento dell'area portuale Ronco e Canepa e il rinnovamento delle pavimentazioni, degli impianti tecnologici e ferroviari del bacino di Sampierdarena compreso tra i ponti Canepa e Libia. Completati i lavori (previsto per il 2015) il terminal risponderà agli standard operativi e tecnici in linea con gli sviluppi del mercato e le esigenze degli operatori.

Gli esperti della Commissione hanno ritenuto possibili le ricadute del progetto che "supporta il Corridoio Genova-Rotterdam con eccellenti benefici economici e intermodali a livello europeo, nazionale e locale", il porto di Genova sarà così in grado di incrementare l'offerta spazi, migliorando l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto, con conseguente aumento della quota di traffico merci via ferrovia..

## **i dati del semestre**

### **venezia in calo traffici -1,3%**

Venezia - Il porto di Venezia ha chiuso il primo semestre con la movimentazione di 12,5 milioni di tonnellate di merci, l'1,3% in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Le merci allo sbarco sono diminuite del 2,9% a 9,9 milioni di tonnellate, mentre quelle all'imbarco sono aumentate del 21,5% a 2,6 milioni di tonnellate. La movimentazione container ha registrato un incremento del 4% a 220.504 teu. Il traffico passeggeri è cresciuto del 4,1% a 731.000 persone, di cui 666 mila crocieristi (+7,6%).

**Lo scorso mese il traffico marittimo nel canale di Suez ha registrato una flessione del 4,9%**

*Le navi transitate nella via d'acqua egiziana nel primo semestre del 2013 trasportavano 363,7 milioni di tonnellate di merci (-1,8%)*

~~inforMARE~~ Lo scorso mese il traffico marittimo nel canale di Suez ha registrato una flessione del -4,9%. La via d'acqua egiziana è stata attraversata da 1.291 navi rispetto a 1.357 nel giugno 2012, di cui 292 petroliere (+4,3%) e 999 navi di altra tipologia (-7,2%).

Nei primi sei mesi del 2013 il canale è stato attraversato complessivamente da 8.012 navi, con una diminuzione del -6,6% rispetto a 8.574 navi nella prima metà dello scorso anno. Le petroliere sono state 1.736 unità (-4,4%) e le navi di altro tipo 6.276 unità (-7,2%).

Le navi transitate nel canale egiziano nel primo semestre di quest'anno trasportavano 363,7 milioni di tonnellate di carichi, con una contrazione dell'1,8% rispetto a 370,2 milioni di tonnellate nei primi sei mesi del 2012. Il volume di carichi trasportato dalle navi in transito nella direzione nord-sud è ammontato a 187,2 milioni di tonnellate (-3,9%) e quello trasportato dalle navi in transito nella direzione sud-nord a 176,5 milioni di tonnellate (+0,6%). Nella sola direzione nord-sud il volume di petrolio e prodotti petroliferi ha totalizzato un calo del -6,6% a 34,3 milioni di tonnellate, mentre quello delle altre tipologie di merci è diminuito del -3,3% a 152,9 milioni di tonnellate. Nella direzione sud-nord i carichi di petrolio e prodotti petroliferi sono aumentati del 16,5% a 40,4 milioni di tonnellate, mentre il volume complessivo degli altri tipi di merci è diminuito del -3,3% a 136,1 milioni di tonnellate.

Dopo una riduzione complessiva del -4,1% dei volumi di carico trasportati in entrambe le direzioni dalle navi transitate nel primo trimestre del 2013, nel secondo trimestre di quest'anno i volumi di carico hanno registrato un lieve incremento dello 0,6% a 187,3 milioni di tonnellate (186,2 milioni nel secondo trimestre 2012), di cui 95,5 milioni di tonnellate trasportate nella direzione nord-sud (-0,9%) e 91,9 milioni di tonnellate nella direzione sud-nord (+2,1%).



23 luglio 2013

**NUOVE ROTTE  
PASSAGGIO A NORD EST,  
È BOOM**

**Genova - Il passaggio a Nord Est potrebbe diventare una valida alternativa al Canale di Suez.** A rendere sempre più credibile questa ipotesi è lo scioglimento dei ghiacci che continua ad aumentare di anno in anno offrendo così alle compagnie di navigazione una nuova via di collegamento tra Europa ed Asia.

Quest'anno infatti le navi che durante i mesi più caldi utilizzeranno questo percorso saranno ben 204 (come i permessi concessi sulla Northern Sea Route) contro le 46 del 2012 e le 33 del 2011, facendo così registrare per questo tipo di spedizione un vero e proprio record. Secondo molti esperti, il numero di unità che nei prossimi tempi deciderà di intraprendere il tragitto sarà sempre maggiore, anche se ci vorranno ancora alcuni anni prima che il passaggio a Nord Est possa rappresentare a tutti gli effetti la prima via di comunicazione rispetto a quella che passa dal Canale di Suez. **Valentin Davydants, capitano della flotta "Atomflot" di rompighiaccio nucleari russi, ha dichiarato che nel 2021 il numero di imbarcazioni che navigheranno su questa rotta sarà dieci volte superiore rispetto ad oggi ed entro il 2030 addirittura un quarto della merce che via mare si muove tra Europa ed Asia potrebbe farlo solo da Nord. A confermare quella che fino a qualche decennio fa poteva sembrare pura follia è stato in questi giorni anche il numero uno dell'associazione degli armatori norvegesi.** «L'attività aumenterà a dismisura e questo è un dato di fatto – ha detto Sturla Henriksen – anche se il potenziale commerciale sarà limitato ancora per diversi anni».

Nello specifico, a rendere sempre più appetibile il percorso che transita davanti alle coste russe, è anche la lunghezza del viaggio di quasi il 40% inferiore rispetto al tragitto che passa da Suez visto che una nave che da Rotterdam impiega 33 giorni per raggiungere il Giappone circolando da Sud, ce ne metterebbe dieci di meno se

decidesse di transitare a Nord. Nell'estate del 2009, i primi due mercantili che hanno attraversato il passaggio a Nord Est sono stati due cargo della compagnia Beluga. **L'anno scorso il primato è stato però della danese Nordic Bulk Carriers che ha compiuto diverse spedizioni di materiale ferroso da Murmansk alla Cina.** Già da alcuni mesi la compagnia DryShips ha invece ordinato quattro navi Panamax con scafo rinforzato che saranno pronte a partire dal 2014 mentre la **Nordic Bulk Carriers** si è dotata di quattro unità per affrontare i mari più freddi.

Attualmente le navi che decidono di percorrere il passaggio a Nord Est sono di norma accompagnate da almeno un rompighiaccio che è di proprietà del governo russo anche se presto tutto questo potrebbe non essere più necessario: alcune rilevazioni dello scorso anno hanno infatti mostrato che la crosta di ghiaccio nel mare di Laptev si è assottigliata addirittura di un metro rispetto al 2008. Tuttavia, l'interesse per questa nuova rotta non è vivo solo tra Paesi asiatici come Cina, Singapore e Corea del Nord ma anche tra diverse realtà europee tanto che l'Islanda sta addirittura pensando se costruire un porto artico nella parte orientale dell'isola.

Per la Russia invece lo scioglimento dei ghiacci potrebbe significare anche lo sfruttamento di giacimenti che fino ad ora sono stati inaccessibili oltre che un ruolo di primo piano per i propri scali. Ma nonostante le grandi aspettative che ruotano attorno

a quella che al momento è ancora una rotta percorribile solo nei mesi meno freddi dell'anno, questa nuova ondata di spedizioni sta portando con sé anche molte preoccupazioni: è dei giorni scorsi la notizia che la **International Maritime Organisation** sta pensando di adottare un codice obbligatorio per la navigazione nell'Artico entro il 2015, proprio come è stato anticipato dal segretario generale Koji Sekimizu. Uno dei primi progetti che prendeva in analisi la traversata dei ghiacci fu realizzato nel lontano 1618 da un genovese residente ad Anversa, Benedetto Scotto, il cui piano non fu però mai realizzato. La prima missione documentata fu invece quella dell'inglese **Hugh Willaughby** nel 1553, che però non ebbe successo.

**Matteo Dell'Antico**

## Mercato container, la ripresa si farà attendere

L'ultimo outlook elaborato da *banchero costa* analizza un mercato dove l'eccesso di stiva non ferma i nuovi ordini di mega-navi da 18.000 TEUs

“Lo scenario di mercato per le navi portacontainer rimane complicato e per il futuro prossimo le cose non sembrano volgere verso un miglioramento”. L'ultimo outlook di mercato di *banchero costa* sul segmento container lascia poche speranze a chi pensava in una prossima ripresa dei noli e anzi ‘rimprovera’ gli stessi operatori di mercato per la cronica overcapacity di stiva esistente e per la guerra di tariffe messa in atto. Dopo un 2011 debole per i noli marittimi delle spedizioni container, l'anno scorso i global carrier hanno preferito fare una tregua sul fronte competitivo immescando non a caso dei lievi miglioramenti nei rispettivi bilanci d'esercizio, nonostante la crescita dei volumi trasportati sia rimasta debole (intorno al 5-6%). Miglioramenti più accentuati si sono registrati sui traffici regionali che in parte hanno saputo compensare la debolezza delle grandi direttrici Est - Ovest.

I miglioramenti fatti registrare dai bilanci di alcune compagnie di navigazione, si legge nell'outlook di *banchero costa*, sono dovuti prevalentemente agli interventi messi in atto sul fronte dell'offerta di stiva grazie alla posticipazione delle consegne di nuove navi, al slow steaming e al disarmo di alcune unità.

Sul fronte portuale, la leadership mondiale rimane saldamente in mano a Shanghai (32,5 milioni di TEUs movimentati nel 2012), seguita da Singapore, ma a sorprendere è soprattutto la crescita di altri porti asiatici fino a ieri considerati ‘secondari’, affacciati sulle coste cinesi. È il caso ad esempio di Ningbo, distante appena 100 chilometri da Shanghai, diventato oggi il sesto porto al mondo con i suoi 16,8 milioni di TEUs movimentati

nel 2012 (+14,1% rispetto all'anno precedente).

Mentre le compagnie di navigazione hanno qualche margine di manovra per intervenire sui ricavi gestendo l'offerta di capacità di trasporto, per gli armatori puri (proprietari ma non gestori delle navi) il mercato quasi immobile del chartering complica notevolmente la loro situazione finanziaria. Almeno due terzi delle portacontainer in disarmo è di proprietà di ‘non-operating owners’ e attualmente i time charter riescono nei casi migliori a raggiungere appena il *break even point*.

Nel 2012 erano state consegnate complessivamente dai cantieri 207 navi

portacontainer pari a una capacità di stiva di 1,27 milioni di TEUs, mentre quest'anno i nuovi arrivi dovrebbero essere almeno 250, pari a 1,6 milioni di TEUs (un +6% atteso). In questi primi sette mesi dell'anno, inoltre, le demolizioni stanno procedendo a ritmo elevato con almeno 250.000 TEUs di stiva destinata a scrap

mentre nell'intero esercizio scorso era uscita dal mercato un'offerta di trasporto pari a 318.000 TEUs. Gli armatori si sbarazzano soprattutto delle unità di piccola portata (meno di 3.500 TEUs).

Sul fronte dei nuovi ordini, nel primo semestre del 2013 sono state piazzate commesse ai cantieri per 95 navi pari a 680.000 TEUs di stiva (erano state 52 unità pari a 217.000 TEUs nello stesso periodo dell'anno scorso) e oltre la metà di queste (più dell'80% se si guarda alla capacità complessiva) riguarda giganti da oltre 8.000 TEUs di portata. L'analisi di *banchero costa* si conclude chiedendo: “In un mercato dove la domanda di trasporto rallenta, i guadagni diminuiscono, cala il tasso di riempimento delle navi e aumenta il numero di disarmi, sono proprio necessari tutti questi nuovi ordini di portacontainer da 18.000 TEUs? Il tempo dirà...”.

## K+N benedice l'alleanza P3, Dynaliners la 'viviseziona'

La partnership tra i primi tre carrier mondiali non avrà immediate ripercussioni sulle dinamiche dei noli, secondo la multinazionale logistica svizzera

Il P3 Network – alleanza recentemente annunciata dai primi tre carrier mondiali, Maersk Line, MSC e CMA CGM – non avrà difficoltà a ottenere le necessarie autorizzazioni da parte delle autorità competenti e diventerà operativa nella seconda metà del 2014, come previsto. Questa, almeno, è l'opinione della

multinazionale svizzera delle spedizioni Kuehne+Nagel – che certamente della P3 sarà cliente essendo un importante caricatore per volumi di container movimentati a livello mondiale – convinta che tutto procederà secondo i piani delle tre shipping company, le quali hanno già chiarito l'obiettivo della P3: gestire in modo coordinato le navi e la capacità di carico tramite

un apposito centro operativo a Londra, mantenendo però completamente autonome tutte le funzioni relative alla commercializzazione dei servizi e quindi anche alla determinazione delle tariffe.

Tim Scharwath, executive vice-president air logistics di Kuehne+Nagel,

parlando con la stampa internazionale, ha dichiarato di essere convinto che le autorità europee, così come quelle degli altri paesi coinvolti in questo progetto, daranno certamente il loro benestare all'avvio del P3 Network, che a sua volta non avrà nessun effetto rilevante sui noli e quindi su caricatori, almeno nel breve periodo.

Il manager elvetico ha infatti ricordato

che esistono da tempo analoghe alleanze tra carrier, come per esempio la G6 (partnership tra la Gran Alliance, composta da Hapag-Lloyd, NYK e OOCL, e la New World Alliance, composta da APL, Hyundai e MOL), che dalla loro costituzione non hanno generato cambiamenti significativi nelle dinamiche di prezzo del trasporto di container. Il fatto che i membri della P3 siano società più grandi e dispongano complessivamente di una maggiore capacità di carico – sempre secondo Scharwath – è certamente rilevante, ma non avrà effetti concreti sui noli, che rimarranno volatili e bassi finché non verrà superata l'attuale condizione di

eccesso di stiva, cosa che non avverrà prima del 2015.

L'interesse dimostrato da K+N nei confronti del P3 Network e delle dinamiche del trasporto container in genere è più che comprensibile, considerando che soltanto nei primi 6 mesi dell'anno la multinazionale logistica svizzera ha movimentato via mare un totale di 1,7 milioni di TEUs (+3% rispetto al primo semestre 2012), di cui 624.000 tra Asia ed Europa, 232.000 sulle rotte tra Asia e Nord America e altri 124.000 TEUs su direttrici intra-asiatiche.

Il buon andamento dell'anno in corso – che K+N prevede di confermare e anzi incrementare chiudendo il 2013 con movimentazioni superiori del 4-6% rispetto all'anno precedente – è dovuto in gran parte, almeno per ora, alle ottime

performance di aprile, cui sono seguiti incrementi più contenuti a maggio e giugno.

Nel primo semestre Kuehne+Nagel ha visto crescere anche i ricavi della divisione dedicata alle spedizioni marittime di container, con 11 miliardi di dollari, +3% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

D'altra parte – se anche si dimostrerà realistica l'ipotesi formulata da Kuehne+Nagel, ovvero che la nuova

alleanza operativa tra i primi 3 carrier mondiali non avrà ripercussioni sui noli nel breve periodo – la sua stessa esistenza comporterà inevitabilmente conseguenze non indifferenti sul mercato internazionale del trasporto marittimo di container.

Per capirlo basta scorrere l'approfondito report dedicato dalla società specializzata Dynaliners all'argomento, in cui vengono analizzati gli attuali scenari e il possibile impatto dell'aggregazione operativa di 3 flotte così 'pesanti' come quelle di Maersk, MSC e CMA CGM.

La P3 disporrà infatti del 38% dell'intera flotta mondiale di portacontainer, mentre l'orderbook complessivo delle 3 compagnie pesa per il 25%. Significativa sarà poi la disponibilità di unità ULCS (con capacità superiore ai 10.000

TEUs): la shipping company danese ha infatti preso in consegna nelle scorse settimane la Maersk Mc-Kinney Møller, prima di una serie di 20 navi Triple-E ordinate in Corea del Sud, mentre gli altri due partner del network hanno in

ordine rispettivamente 6 containerships da 16.000 TEUs ciascuna. Quando tutte queste newbuilding saranno operative, il P3 controllerà il 45% della capacità mondiale di navi ULCS.

Analizzando quindi l'attuale copertura delle rotte Est-Ovest (ovvero quelle su cui viaggiano le merci prodotte in Far East e destinate ai mercati di consumo europei), Dynaliners evidenzia che le 3 compagnie impiegano attualmente 313 navi, con una capacità complessiva di 2,8 milioni di TEUs e una media di 9.000 TEUs per ogni nave.

Le unità si possono suddividere in 14

diverse classi, da quella 3.000-3.999 TEUs alla 16.000-16.999 TEUs, cui presto si affiancherà la nuova classe Triple-E di Maersk da 18.000 TEUs. Il maggior numero di navi (71) fa però parte del size 8.000-9.000 TEUs, mentre 46 hanno una capacità compresa tra i 13.000 e i 13.999 TEUs e in totale sono 97 le ULCS delle tre compagnie impiegate tra Asia ed Europa.

Un altro tema rilevante è quello dei terminal che verranno utilizzati dalle navi gestite operativamente tramite il P3 Network: ognuna delle tre compagnie dispone infatti di proprie strutture, internamente controllate oppure solo partecipate, spesso anche negli stessi porti. Dynaliners stima che CMA CGM detenga interessi in 15 terminal tramite Terminal Link e in altre 17 strutture (comprese quelle ancora soltanto sulla carta) tramite altre vie. Discorso analogo per MSC, che attraverso la holding Terminal Investment Limited ha un 'piede' in 27 terminal, ed è poi coinvolta a vario titolo in altre 15 strutture (progetti compresi). Maersk invece partecipa tramite la controllata APM Terminals in ben 63 strutture.

In particolare sono 12 i porti tra quelli che rientrano nelle rotazioni Est-Ovest (e quindi coinvolte dal progetto P3) dove due delle tre compagnie

hanno attività terminalistiche dirette (ovviamente in due strutture diverse e concorrenti), mentre a Le Havre, Marsiglia, Rotterdam, Tangeri e Tianjin tutti e tre i carrier gestiscono un proprio terminal. Bisognerà quindi vedere in che modo la nuova centrale operativa – che sarà completamente indipendente dalla singole compagnie in materia di gestione della flotta, ma non avrà invece nessun potere sulla determinazione delle tariffe dei servizi – sceglierà i terminal da scalare, favorendo indirettamente ogni volta uno dei tre 'soci'.

## La siderurgia mondiale sull'ottovolante

Analisi e previsioni di *World Steel Association*, *Eurofer*, *Platts* e di altri osservatori specializzati evidenziano tendenze globali contraddittorie in un mercato ancora generalmente depresso

La produzione mondiale di acciaio grezzo nei primi 6 mesi del 2013 ha raggiunto i 789,8 milioni di tonnellate, con un aumento del 2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Mentre l'Asia ha visto un incremento del 5,5% (a giugno la Cina ha prodotto 64,7 milioni di tonnellate di acciaio grezzo, con un aumento del 4,6%), nelle altre macro regioni c'è stato un sensibile calo: del 5,1% nella Unione Europea, del 5,8% in Nordamerica, del 4,6% in Sudamerica e del 3% nei Paesi della CIS (ex Unione Sovietica).

Secondo la *World Steel Association*, nel giugno scorso il tasso di utilizzo degli impianti per l'acciaio grezzo è leggermente diminuito, dal 79,6% del mese precedente al 79,2% (ma dell'1,5% rispetto a giugno del 2012).

Il quadro generalmente previsto di una stabilizzazione dell'economia della UE nella seconda metà del 2013, seguita da una graduale e lenta ripresa nel 2014, viene confermato dall'ultimo *Economic & Steel Market Outlook* di *Eurofer*.

L'attività nelle aziende utilizzatrici di acciaio nella UE è crollata bruscamente, di riflesso ad un rallentamento stagionale dovuto ad un crudo inverno, una domanda interna depressa e ad un indebolimento dell'export. Il calo della produzione maggiore del previsto implica un effetto di riporto di un primo trimestre negativo sul resto dell'anno, che influenzerà il risultato finale del 2013. C'è invece da aspettarsi una modesta ripresa nel 2014, derivante da una crescita degli investimenti e dei consumi privati sul mercato interno.

"Gli utilizzi legati all'edilizia scenderanno

di almeno il 4,5% quest'anno, mentre una crescente importazione accentuerà l'impatto di una debole domanda sugli impianti siderurgici comunitari. Tuttavia, in considerazione di oscillazioni nelle scorte a magazzino meno pronunciate che nel 2012, ci aspettiamo che il mercato andrà progressivamente a stabilizzarsi alla fine di quest'anno. Quanto al 2014, riteniamo che ci sarà solo una piccola ripresa per quanto riguarda i consumi reali" annota *Eurofer*.

Nel corso di una conferenza organizzata da *Feram.ru*, è venuto fuori che i maggiori produttori di acciaio russi (*Mechel*, *Evrz*, *Severstal*, *NLMK* e *MMK*) non si attendono che la situazione migliori

mentre gli analisti consigliano gli investitori di prendere in considerazione solo le azioni delle industrie siderurgiche con limitata esposizione debitoria.

Le difficili condizioni in cui versano le piattaforme delle materie prime influenzano negativamente la

capitalizzazione di mercato dell'industria siderurgica russa. *Sovlink* ha previsto un'ulteriore contrazione dei margini di profitto nei settori siderurgico e minerario nel contesto di una caduta dei proventi delle industrie siderurgiche.

Se gli attuali livelli di produzione terranno il passo, secondo il governo cinese la produzione locale di acciaio grezzo è destinata a stabilire un nuovo record: ancora un'indicazione, se ce ne fosse stato bisogno, che le misure adottate per controllare l'eccesso di produzione non stanno funzionando e che i prezzi globali rimarranno stagnanti. Di fatto la Cina da sola produce poco meno della metà dell'acciaio mondiale ma la sua industria siderurgica - enorme ma frammentata e disorganizzata - non si è dimostrata in grado di far avanzare la produzione nonostante una crescente inondazione di di export cinese di acciaio continui a pesare sul mercato mondiale.

In definitiva, la produzione cinese di acciaio grezzo potrebbe raggiungere i 790 milioni di tonnellate nel 2013, ha previsto il Ministero dell'Industria e delle Tecnologie Informatiche, quando il record precedente era stato stabilito solo l'anno scorso con 716,5 milioni. Pechino ha promesso nuove misure per combattere l'eccesso di produzione di acciaio, però deve ancora annunciare quali esse siano.

Il gruppo industriale *China Iron & Steel Association*, che gode dell'appoggio statale, ha dato la colpa alle imprese siderurgiche minori, ma gli osservatori specializzati sostengono che anche i grandi gruppi sono altrettanto colpevoli. Le esportazioni cinesi di acciaio sono esplose, segnando una crescita del 12,8% nella prima metà dell'anno, nonostante una contrazione dell'import di acciaio dell'1,8%. Tale crescita ha spinto gli analisti americani a paventare la prospettiva di mesi a venire in cui gli impianti cinesi potrebbero tentare di giocare pesantemente al ribasso sui mercati esteri per compensare una debole domanda

interna, prospettiva non peregrina visto che i prezzi mondiali dell'acciaio sono diminuiti del 6% nel primo semestre.

Le cose stanno in maniera diversa in India dove i gruppi *Arcelor Mittal* e *Posco* hanno deciso di terminare progetti siderurgici per un importo totale di 12 miliardi di dollari.

In aggiunta, i ritardi di *Tata Steel* nella costruzione di impianti taglieranno di un quarto l'aumento di capacità per il 2020, pianificato in circa 50 milioni di tonnellate e che avrebbe portato la capacità totale dell'India a 150 milioni di tonnellate.

In Europa, secondo *Platts*, le aziende siderurgiche stanno subendo la pressione della loro clientela per ottenere contratti di fornitura di acciaio prefissati per un anno senza clausole indicizzate al costo delle materie prime. Di fatto i clienti, soprattutto quelli del settore *automotive*, avrebbero la sensazione di maggiore potere contrattuale in funzione della situazione di mercato

depressa e stanno chiedendo di mettere nel dimenticatoio gli usuali contratti legati agli indici delle materie prime.

I dati e le tendenze esposti, assieme ad altri analoghi, saranno materia di riflessione e di dibattito per lo *Steel Net Forum* di *EuroMetal* che si terrà alla fine di ottobre a Copenaghen. Tale evento prende il posto, nella sua occorrenza autunnale, del *IV International Steel Trade Day*, che avrebbe dovuto tenersi alla fine di novembre a Rotterdam, ma che ha dovuto essere postposto a data da definirsi nella prima metà del 2014 (sempre previsto però presso il *World Port Center Rotterdam*).

## Capacity cuts boost Asia-Europe spot prices

SCFI shows \$120 increase last week ahead of carriers ◆ August rates hike

Spot rates on the Asia-Europe trade have increased as carriers reduce capacity on the trade lane and implement an 1 August general rate increase.

According to the Shanghai Containerised Freight Index, all-in spot rates on services from Asia to north Europe last week increased by \$120 to \$1,360 per teu from the week before.

The increase comes as carriers implement general rate increases and peak-season surcharges.

Maersk Line is aiming for an increase of \$300 per teu, whereas Mediterranean Shipping Co, CMA CGM, Coscon, Mitsui OSK Lines and Hanjin are aiming for \$500 per teu.

OOCL announced a \$525 increase.

Carriers have also taken steps to reduce capacity during the last month. The latest figures from Lloyd's List Intelligence show that capacity deployed on the Asia-Europe trade has declined 1.9% since the last Friday in June.

Although this capacity reduction and the rate increase announcements seem to have had a positive impact on freight rates, from the carriers' perspective, it is beginning to affect service levels. Anecdotal reports are beginning to emerge of containers being rolled.

The increase follows the 174% surge in spot rates reported in July when prices reached \$1,409 per teu, the highest level since mid-March.

Following the July increase, analysts questioned how long carriers could maintain these prices in the long run, given sluggish demand and capacity oversupply.

Prices are also lagging behind last year's level, when the SCFI spot rate for the trade lane reached \$1,700 per teu.

Meanwhile, spot rates on services between Asia and the Mediterranean fell week on week by \$1 to \$1,234.

Prices from Asia to the US west coast slipped \$37 to \$1,942 per teu and to the east coast fell \$20 to \$3,273 per teu.

The decreases come despite the Transpacific Stabilization Agreement recommending a price hike of \$400 per teu for 1 August and some carriers announcing price increases on services from Asia to the Mediterranean of around \$500 per teu.

In contrast to the capacity decrease on the Asia-Europe trade, Lloyd's List Intelligence data shows that transpacific capacity has increased around 1% in the last month.

## **Carriers could adjust their services to cope with sudden Suez closure**

But Asia-Europe sailing speeds and cargo prices would increase

**Shippers would not face drastic changes to service frequencies on the Asia-north Europe trade from shipping lines if the Suez Canal closed suddenly, according to research by Drewry.**

In its latest research note, the shipping consultant said container lines would need to increase vessel speeds to 22 knots on Asia-Europe trade services from average speeds of 19 knots westbound and 14.8 knots eastbound to maintain frequencies if services diverted around the Cape of Good Hope.

This would also leave a safety margin as ships operating on the trade lane have a top speed of 24-25 knots.

However, this is where the good news ends for shippers.

Although the overall transit time for a complete rotation from Asia to Europe and back would remain roughly the same — 54.5 days via the Suez Canal, against 56.8 days via the Cape of Good Hope for a 13,000 teu vessel — the transit time from Asia to north Europe would increase from 22.1 days via the Suez Canal to 28.4 days via the Cape of Good Hope.

Carriers would also probably increase prices to take into account the extra fuel consumption for an increased sailing distance of just under 8,500 miles and for increased speeds to maintain frequencies.

This cost would be offset slightly, as carriers would not need to pay Suez Canal dues, which Drewry estimates to total \$1.4 million per round trip journey for a 13,000 teu vessel.

“After taking into account the saving made by avoiding Suez transits, shippers would have to pay an extra westbound and eastbound deviation surcharge of around \$58 per teu and \$222 per teu respectively — assuming Intermediate Fuel Oil price of \$630 per tonne — although ocean carriers would probably want to distribute this [between the two directions] more evenly.”

There would be further problems, too, for shippers that require Asia-Mediterranean services.

“Schedules operating from the Far East to Mediterranean would be more difficult to maintain, due to having to enter the Mediterranean via the strait of Gibraltar instead of Suez.

“However, assuming port rotations were adjusted accordingly, and some transshipment, services could still be maintained via the Cape with the same number of vessels.”

Drewry estimates that 8,000 teu vessels would incur a westbound and eastbound deviation surcharge of approximately \$137 per teu and \$339 per teu respectively.

The research was published following an increase in the likelihood of the Suez Canal closing as a result of political unrest in Egypt, Drewry said.

## Port luck

A key factor when it comes to competition between ports is the growing size of offshore wind farm projects and a related increase both in size of vessels being used to transport turbine equipment and distances travelled

Development of offshore wind farms in the seas around northern Europe has opened up a new market for some of the region's second and third tier ports as supply bases and logistics hubs for that industry.

Last year, for example, the PD Ports-owned port of Hartlepool in north-east England was selected as the main construction logistics hub for the 27-turbine Teesside Offshore Windfarm Project being developed by EDF Energy Renewables 1.5 kilometres off the coast near Redcar.

More recently, Belfast Harbour in Northern Ireland earlier this year handed over a new £50 million offshore wind terminal, claimed to be "the first purpose-built offshore wind installation and pre-assembly harbour in the UK or Ireland", to DONG Energy and ScottishPower Renewables.

However, according to some international logistics industry observers, current trends in offshore wind turbine projects will lead to a rationalisation of related port operations, particularly around the North Sea region.

The continuing potential of offshore wind farm business for European ports as a whole was most recently highlighted in late June when the Danish port of Esbjerg, which already claims to be the leading North Sea port for that industry, officially opened a 100 million euro, 650,000 square metre harbour expansion. The port says that additional area, called Østhavn ("East Harbour"), has been built specifically for the pre-assembly and shipping of offshore wind turbines.

"Representatives from the wind turbine industry will be the first to move into the new area, which features facilities specially designed for testing, pre-assembly and shipping of offshore wind turbines," says the port management.

Port director Ole Ingrisch adds: "Handling offshore wind turbine traffic has become more and more demanding with respect to infrastructure and harbour facilities. Our new Østhavn is big enough for even the largest of wind turbines. Having that capacity is crucial in the ever-more competitive market for offshore wind projects."

Picking up on that last point, Jacob Kjærgaard, business development manager, offshore wind, for Danish global forwarder Blue Water Shipping, says a key factor when it comes to competition between ports is the growing size of offshore wind farm projects and a related increase both in the size of vessels being used to transport turbine equipment and the distances travelled.

"We saw that with the London Array project (off the coast of South East England) where the turbines were shipped from Denmark directly to the installation site rather than via a UK port and are seeing it now with a project in Sweden where vessels are travelling all the way around the northern part of Denmark and the southern part of Sweden to the site," says Kjærgaard.

"There will be more of that in the future and in my opinion, one result will be that fewer ports around Europe will be used

as installation ports. Generally, there will be a consolidation of hub ports used to handle wind turbines.”

Commenting specifically on trends in the UK sector, he says some of the next round of major wind farm projects will be located far offshore from the UK east coast, “bringing them just as close to the Danish or German coasts as they are to the UK”.

“It would not make logistical sense to ship turbines from Scandinavia and Continental Europe to a UK port, tranship and send them back out into the North Sea for installation.”

However, he adds, the situation is slightly different for projects off the west coast of the UK. For example, Blue Water itself this year began managing the transport of an eventual 160 turbines for the Gwynn Y Mor wind farm off the coast of North Wales in an operation which involves using vessels sailing from Esbjerg to the Welsh port of Mostyn.