



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

17 SETTEMBRE 2013

A Taranto partono i lavori per il Molo Polisettoriale

14 settembre 2013

Il commissario "ad acta" Prete ha concordato con i vertici della presidenza del Consiglio il crono-programma degli interventi

TARANTO – Lunedì scorso, il commissario straordinario per le opere e i lavori relativi al porto di Taranto, Sergio Prete, ha incontrato a Roma Aldo Mancurti, Capo del Dipartimento per lo Sviluppo delle Economie Territoriali della Presidenza del Consiglio (DASET).

L'incontro è avvenuto nell'ambito di riunioni periodiche con le quali i vertici del DASET hanno la possibilità di monitorare l'iter dei lavori e delle opere da realizzare sulla base dell'Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto siglato il 20 giugno 2012. Si tratta di un'infrastruttura strategica non solo per lo sviluppo dell'economia del territorio, ma per quello dell'intera regione.

Nel corso della riunione, in particolare, Sergio Prete ha illustrato in dettaglio le attività realizzate di recente e l'attuale situazione degli iter procedurali dei lavori e delle opere.

Il capo del dipartimento per lo Sviluppo delle Economie Territoriali ha quindi riscontrato che, dopo una fase di stallo di oltre 10 anni, che ha reso necessaria la nomina del Commissario Straordinario e nonostante la considerevole mole di difficoltà incontrate, si è riusciti in tempi ragionevoli a raggiungere risultati concreti e di rilevanza: a breve, infatti, saranno aggiudicati i lavori di adeguamento/consolidamento della banchina del Molo Polisettoriale e si concluderà l'iter approvativo dei relativi dragaggi, della diga foranea e della riqualificazione della radice.

Con l'occasione, inoltre, sono state calendarizzate ulteriori due riunioni che si terranno a Roma presso il Dipartimento per lo Sviluppo delle Economie Territoriali della Presidenza del Consiglio.

La prima è in programma già la prossima settimana. Ad essa parteciperanno gli Enti competenti e i progettisti che, congiuntamente, elaboreranno la bozza del cronoprogramma delle attività per la realizzazione delle opere. Il secondo incontro è, invece, previsto per la settimana successiva ed avrà un carattere più ristretto. L'obiettivo è la condivisione del suddetto cronoprogramma da parte degli operatori privati coinvolti nell'Accordo.

A luglio 2013 il traffico nel porto di Taranto è diminuito del 18,1%

Nei primi sette mesi dell'anno il calo è stato del 26,4%

~~inforMARE~~ - Lo scorso luglio il traffico delle merci movimentato dal porto di Taranto è diminuito del 18,1% attestandosi a 2,4 milioni di tonnellate rispetto a 2,9 milioni di tonnellate nel luglio 2012. Gli sbarchi sono calati del 28,9% a 1,3 milioni di tonnellate e gli imbarchi sono rimasti stabili a 1,1 milioni di tonnellate. Le merci varie in import ed export sono aumentate complessivamente del 17,7% salendo a 740mila tonnellate grazie all'incremento del 34,5% delle merci convenzionali che hanno totalizzato 653mila tonnellate, che ha compensato il calo del 39,2% delle merci convenzionali scese a 87mila tonnellate. Le rinfuse hanno registrato una contrazione del 28,0% a 1,6 milioni di tonnellate, di cui 1,3 milioni di tonnellate di rinfuse solide (-27,3%) e 299mila tonnellate di rinfuse liquide (-31,1%).

Nei primi sette mesi del 2013 il porto pugliese ha movimentato un totale di 15,9 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del 26,4% rispetto a 21,7 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-luglio dello scorso anno. Le merci varie sono ammontate a 4,2 milioni di tonnellate (-28,4%), di cui 3,3 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-31,1%) e 969mila tonnellate di merci containerizzate (-17,5%) realizzate con una movimentazione di container pari a 112.626 teu (-30,2%). Le rinfuse solide sono diminuite del 27,4% a 9,2 milioni di tonnellate e le rinfuse liquide sono calate del 19,0% a 2,5 milioni di tonnellate. ~~inforMARE~~

Porto di Brindisi: Haralambides propone la nomina di Casilli a segretario generale

Con un'integrazione all'ordine del giorno previsto per il comitato portuale del 18 settembre, inviata questa mattina ai componenti, il presidente dell'Autorità portuale di Brindisi, Hercules Haralambides, ha manifestato la sua intenzione di proporre la nomina a segretario generale di Cosimo Casilli.

Insieme al bilancio consuntivo del 2012, insomma, il professore greco intende colmare anche la *vacatio* che ormai da mesi si è creata dapprima con il trasferimento di Nicola Del Nobile, e poi con la mancata votazione del primo nominativo proposto (cioè Manlio Guadagnuolo).

"Dato atto che il Comitato portuale nella seduta del 3 maggio 2013, convocata per la nomina del candidato alla segreteria generale individuato dal Presidente, non si riuniva per mancanza del numero legale; Dato atto che nella successiva seduta del 28 maggio 2013, riconvocata per la nomina del medesimo candidato alla segreteria generale, il Presidente ritirava ufficialmente la delibera, stante la formale espressione di non condivisione della proposta del Presidente, da parte di questo Comitato", si legge nella nota per la nomina.

"Considerato che nella seduta odierna il Presidente propone a questo Comitato, ai sensi dell'art. 10, un nuovo candidato alla carica di Segretario Generale individuato sulla scorta delle considerazioni dedotte nella allegata relazione; Sentita la relazione del Presidente che, all'esito delle proprie valutazioni e considerazioni, ha ritenuto sottoporre a questo Comitato portuale la nomina del dott. Cosimo Casilli a Segretario Generale dell'Autorità portuale di Brindisi; Visto il curriculum vitae del dott. Cosimo Casilli, che sarà allegato alla presente deliberazione unitamente alla relazione del Presidente ed ai suoi documenti corredati, disponibile per i componenti del Comitato a far data dal 16.09.2013".

Insomma Haralambides, dopo aver tentato di rispondere alle perplessità manifestate dal comitato sul bilancio, con la relazione inviata nei giorni scorsi, ora conta di poter ottenere sia un voto positivo sul documento economico sia sul segretario.

Regolamento europeo sui porti: l'Italia respinge

L'ottava Commissione del Senato, Lavori Pubblici, presidente Altero Mattioli, ha terminato l'esame della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio (presentata la scorsa primavera) che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti.

L'atto esaminato riveste grandissima importanza per il settore della portualità italiana; tema delicato e che riguarda la disciplina dei servizi portuali nei porti della rete transeuropea di trasporti (319 scali TEN-T), i quali hanno, però, condizioni operative e strutturali molto diverse tra loro e quindi male si prestano a una regola rigidamente uniforme.

Il regolamento europeo interessa la fornitura dei servizi come il rifornimento di combustibile; la movimentazione merci; il dragaggio; l'ormeggio; i servizi di trasporto passeggeri; gli impianti portuali di raccolta; il pilotaggio e i servizi di rimorchio. Il provvedimento si applica a tutti i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto TEN-T, fatta salva la possibilità per gli Stati membri di estenderlo ad altri porti marittimi.

Occorre osservare che non tutti i porti TEN-T offrono servizi di livello elevato e l'attuale quadro di "governance" dei porti non sarebbe in tutti i casi sufficientemente attraente per gli investitori. Secondo la Commissione europea, tale situazione sarebbe causata da cinque categorie di problemi specifici, che il provvedimento in esame intende affrontare: molti servizi portuali sono soggetti a una debole pressione concorrenziale a causa di restrizioni di accesso al mercato; monopoli o oligopoli, che, sebbene giustificati in un certo numero di casi, possono condurre ad abusi di mercato; eccessivi oneri amministrativi in capo agli utenti, dovuti a mancanza di coordinamento tra i porti; relazioni finanziarie non trasparenti tra autorità pubbliche, autorità portuali e fornitori di servizi portuali; scarsa autonomia di cui dispongono i porti per determinare i diritti d'uso dell'infrastruttura e collegamenti poco trasparenti ai costi di accesso alle infrastrutture portuali.

Durante l'esame in Commissione del Senato, si è fatto riferimento alla relazione tecnica che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per i Porti - Il Ministero ha segnalato numerose criticità in merito alla proposta di adozione del regolamento europeo; alcune di carattere generale, altre, più puntuali, relative alla formulazione degli articoli. Tra le osservazioni di carattere generale, sono da segnalare le seguenti: la scelta del regolamento quale strumento giuridico appare non adeguata alla luce della grande diversità degli ordinamenti portuali dei vari Paesi. L'Italia non ha condiviso l'ingerenza europea sostanziale riguardo all'ordinamento dei servizi portuali.

La Commissione europea avrebbe dovuto elaborare linee-guida o, al massimo, proporre una direttiva, poiché per conseguire gli obiettivi da essa auspicati sarebbe stato sufficiente adottare un numero limitato di principi generali applicabili alle differenti legislazioni degli Stati membri; mentre in molti articoli del regolamento si mina la sovranità degli Stati Membri, determinando una disciplina frammentata e diversificata per i diversi segmenti del ciclo portuale, soprattutto riguardo alla

La frammentazione dei porti costerà cara all'Italia

Sergio Bologna analizza la prevedibile evoluzione dell'industria container alla luce degli ultimi cambiamenti

Nel 2013 finora sono state ordinate nuove portacontainer pari a oltre 1,3 milioni di TEUs di stiva, il 185% in più rispetto all'intero 2012. Il 68% di queste nuove costruzioni riguarda navi di grande portata (oltre 5.000 TEUs) mentre l'anno scorso questa percentuale superava appena il 40%. Lo dicono gli analisti della società di brokeraggio navale banchero costa nel consueto rapporto settimanale di mercato dove si evidenzia come il portafoglio ordini di navi portacontainer quest'anno è tornato a crescere molto nonostante manchino segnali di ripresa dei noli marittimi.

Il prof. Sergio Bologna, esperto della materia marittimo-portuale e autore del libro "Banche e crisi. Dal petrolio al container" (edito da Derive Approdi) appena uscito in libreria, spiega in che direzione secondo lui sta andando il mercato.

Prof. Bologna, l'industria del container secondo lei sta andando verso una nuova stagione di fusioni e acquisizioni? Sicuramente si andrà verso una stagione di maggiore concentrazione ma non credo passerà necessariamente tramite fusioni. Mi sembra di capire che le 3 big (Maersk, MSC e Cma Cgm) con il lancio del progetto P3 intendano mettersi d'accordo seguendo questo ragionamento: nel mercato attuale per sopravvivere bisogna fare fuori qualcuno, più precisamente i cosiddetti 'zombies', quelli che le banche hanno tenuto in vita in modo artificioso. I tre big, antitrust permettendo, cercheranno di farli fuori praticando politiche di prezzo e di servizio che li costringeranno a lasciare il mercato.

Una sorta di "sfida finale" fra banche e global carrier dunque?

Esattamente. Una sfida darwiniana.

L'avrà vinta chi riuscirà a imporre una selezione del mercato finalmente seria.

Secondo lei le banche e la finanza che percentuale di responsabilità hanno nell'attuale crisi dello shipping?

Secondo me hanno responsabilità almeno pari a quella che hanno i cantieri navali che continuano a praticare prezzi al ribasso. In questo momento vedo che compagnie asiatiche stanno ordinando navi portacontainer da 18.000 TEUs pagandole un 20-25% in meno rispetto al valore concordato da Maersk due anni fa. La cantieristica, soprattutto quella dell'Estremo Oriente che è sovvenzionata dallo Stato, agisce completamente fuori mercato. Il quadro si completa poi con

le compagnie di navigazione che si sono fatte concorrenza rincorrendosi fuori da ogni logica; non solo come eccesso di capacità messa sul mercato ma anche come modelli organizzativi.

Le nuove maxi-navi portacontainer che impatto avranno sul mercato?

Le rotazioni seguite dalle unità da 16.000 - 18.000 TEUs sono studiate con la logica di caricare il più possibile in pochi porti del Far East, fare velocemente la traversata verso Ovest con una sola toccata nel Mediterraneo e scaricare nei porti del Nord Europa. Mi sembra che si vada verso una progressiva polarizzazione tra le due aree Cina-Sud Est Asiatico e Nord Europa.

L'Italia rischia dunque di rimanere fuori dai giochi?

Non solo l'Italia ma l'intero Mediterraneo. **Quindi la sfida di servire il Centro Europa attraverso i porti del sud è persa?**

Sì e no. Aumentando la capacità delle navi madri crescono le dimensioni delle unità impiegate nei traffici secondari (come l'Italia) dove arrivano navi anche da 6.000-8.000 TEUs. I volumi sono quindi significativi ma il problema è sempre quello che nel Mediterraneo c'è una frammentazione che non esiste in Nord Europa.

Un fenomeno che noi conosciamo bene...

È il grosso problema dell'Italia. In tutto il Nord Europa ci sono Le Havre, Anversa, Amburgo, Rotterdam e Bremerhaven, mentre solo in Italia abbiamo oltre 10 scali che sommati non fanno il traffico di Rotterdam.

Una regia nazionale che faccia delle scelte potrebbe aiutare?

Indubbiamente potrebbe aiutare ma io non credo più alla regia nazionale.

Comincio a pensare che non esista più un paese Italia perché ormai ciascuno va avanti per conto suo. Trieste fa la politica che vuole, Venezia idem, Ravenna lo stesso in antinomia a Venezia e così via. Nel Tirreno lo stesso. Non esiste più una politica portuale nazionale. L'Italia oggi è una somma di lobby che si confrontano fra di loro e riescono ciascuna a strappare volta per volta qualche risorsa a livello nazionale o comunitaria.

Sul fronte del lavoro portuale la tensione potrebbe tornare a salire. A Genova i conti della CULMV non tornano. Anche qui assisteremo a uno stravolgimento epocale?

La situazione di Genova è un po'

un unicum nel panorama nazionale. Probabilmente quest'anno la CULMV avrà un deficit maggiore perché le chiamate saranno inferiori, e questo anche per una maggiore produttività dei terminal. La Compagnia sarà costretta o a trovare una nuova strategia di reperimento delle risorse tramite la formazione o, mi dicono, attingendo a delle risorse che l'Autorità Portuale potrebbe mettere a disposizione con

un'autorizzazione da parte del Governo. Altrimenti evidentemente dovrà incidere su quella che è la sua struttura e sulla sua storia. Ormai non vedo grosse possibilità di eludere questa situazione. Non è detto però che ci sia soltanto la strada dei tagli, ci potrebbe essere la strada del rinnovamento globale. Del ripensare a un modo di essere diverso che includa anche una rivisitazione del concetto di lavoro portuale. Certamente siamo arrivati a una stretta dove non è più possibile apportare aggiustamenti senza prendere una decisione definitiva.

Un porto come Genova può permettersi 1.000 lavoratori soci della CULMV?

Livorno è in grande difficoltà. Spezia è abbastanza chiusa. Maersk a Savona sottrarrà traffici. Genova potrebbe approfittare delle debolezze di Livorno e Spezia e potrebbe allargare la propria quota di mercato aumentando anche la mole di lavoro necessario. L'incognita semmai sarà Savona Vado sul versante del lavoro portuale.

Oltre a Vado Ligure anche a Civitavecchia sembra che sorgerà un nuovo maxi terminal container...

Non so se il progetto andrà avanti ma credo che chi punterà su Civitavecchia non solo come immobilierista (Gavio, ndr) ma anche come gestore dell'infrastruttura, Contship Italia, lo veda come un porto che serve una capitale, come fa Valencia per Madrid. Sarebbe quindi un terminal in grado di fare anche molto transshipment perché si trova in una posizione abbastanza baricentrica.

A condizione però di sacrificare però Gioia Tauro, Taranto e Cagliari?

A condizione di ridimensionare Cagliari e Taranto, magari Gioia Tauro no, ma se Contship punta su Civitavecchia lo fa pensando secondo me al fatto che Spezia è arrivata un po' al limite e che la stessa Gioia Tauro potrebbe essere ridimensionata in favore di un nuovo concetto di transshipment.

Passaggio a Sud-Ovest: la sfida dei porti

Uno studio del Raggruppamento CODE24 mette in evidenza il rischio di isolamento dei porti liguri rispetto alle potenzialità di Marsiglia e Barcellona

Il Raggruppamento di Cooperazione Territoriale CODE24, inquadrato come Iniziativa Strategica nel programma Europeo INTERREG IVB NWE, ha lo scopo di definire una strategia coordinata transnazionale per sostenere lo sviluppo della capacità di trasporto sul Corridoio TEN-T 24 Genova - Rotterdam, assicurando i maggiori benefici economici e integrazione territoriale e riducendo allo stesso tempo gli impatti negativi sull'ambiente a livello locale e regionale. Recentemente uno dei gruppi di lavoro di CODE24 ha pubblicato uno studio di fattibilità per un collegamento ferroviario intermodale shuttle fra i Porti Liguri e il Nord Italia / Sud della Germania, attraverso il corridoio 24 Genova - Rotterdam. Lo studio è stato organizzato dall'italiana Uniontrasporti e dalla tedesca TransCare, con il supporto dell'Autorità Portuale di Genova.

Più che per le conclusioni, dalle quali non si ricava niente di particolarmente nuovo (è già stato detto più volte che per rendere competitivi i porti Liguri è necessario migliorare l'infrastruttura ferroviaria sul lato italiano, prima di tutto fra Liguria e Pianura Padana, e poi le linee di accesso al nuovo Gottardo e la funzionalità amministrativo-burocratica dei porti dell'Alto Tirreno) lo studio è interessante per alcune analisi puntuali di aspetti critici e di opportunità, e per l'ampia raccolta di dati informativi su realtà e progetti di numerosi porti europei, da Savona - Genova - La Spezia a Marsiglia, Barcellona, Rotterdam, Amburgo, e sulle reti ferroviarie dei rispettivi Paesi di appartenenza.

Il quadro che emerge da queste analisi non è incoraggiante per i nostri porti.

Il vantaggio intrinseco derivante dalla posizione geografica, che li pone a

distanza inferiore per i mercati a nord delle Alpi, ha perso gran parte del suo valore rispetto alla possibilità di organizzare in modo economico e veloce grandi flussi di merci su infrastrutture adeguate anche se su distanze superiori. Questa realtà, che già da anni si applica al traffico dai porti del Western Range (Belgio e Olanda), potrebbe estendersi come minaccia per la Liguria anche dai porti di Marsiglia e di Barcellona, che dal punto di vista dell'infrastruttura ferroviaria presentano minori restrizioni di sagoma, lunghezza e peso dei treni. Anche la Spagna, infatti, che ha finora pagato la non compatibilità della propria rete ferroviaria con quella europea, sta realizzando una penetrazione

a scartamento normale che dal confine francese presso Perpignan arriva già fino a Barcellona, attraverso un nuovo tunnel per attraversare i Pirenei senza salite ripide, con una linea AV aperta anche al traffico merci.

Una tabella relativa ai volumi di traffico originati dalle regioni mediterranee di Catalogna, Provenza - Alpi - Costa Azzurra e Liguria + Nord Ovest Italia mette in evidenza una questione molto interessante: i traffici dalle macroregioni verso i mercati del nord sono nettamente maggiori per il Nord-Ovest italiano, ma su questi volumi l'incidenza dei porti liguri è marginale.

La spiegazione è purtroppo semplice: mentre in Catalogna e PACA i porti di riferimento (Barcellona e Marsiglia) sono strettamente intercomessi con il tessuto produttivo dell'intera macroarea, i porti liguri sono divisi dal tessuto di riferimento dalla barriera appenninica. L'inadeguatezza delle linee ferroviarie che attraversano questa barriera genera maggiori costi, maggior congestione sulle strade e, conseguentemente, minor

affidabilità e maggiori tempi, che, sommati alle lungaggini della burocrazia per lo svincolo delle importazioni, producono la marginalizzazione dei porti dell'alto Tirreno.

Anche sulla base di interessanti analisi di costi del servizio ferroviario, lo studio individua la soluzione con maggiori probabilità di successo nell'istituzione di treni shuttle per il trasporto di containers fra Genova e il terminale Hupac di Busto Arsizio, dal quale si possono organizzare i rilanci verso le destinazioni a nord delle Alpi utilizzando i treni delle reti già operative che offrono ampia disponibilità di carico non sfruttato in direzione sud-nord lungo il corridoio 24 (attualmente i flussi di traffico sono decisamente più elevati in direzione nord-sud, quindi poco bilanciati).

In realtà questo modello di traffico sta già avendo un'applicazione, non su Busto Arsizio ma su Melzo, dove i treni shuttle di Contship Italia da Genova e La Spezia offrono commessioni con i treni Hannibal (sempre Gruppo Conship) per Karlsruhe, IMS Rail Switzerland per Basilea, ERS Railways per Rotterdam.

Prerequisito per tutto ciò resta comunque l'urgente necessità di riqualificare e potenziare in Italia l'infrastruttura ferroviaria in termini di linee, nodi e

terminali, e di semplificare e velocizzare l'operatività dei porti.

Cosco festeggia l'attraversata artica

Il regolare attracco a Rotterdam, via Northern Sea Route, della general cargo Yong Sheng apre scenari rivoluzionari per i traffici marittimi fra oriente e occidente

Nei tempi previsti (S2S n.32/2013) ha attraccato a Rotterdam la settimana scorsa la Yong Sheng, la general cargo della cinese Cosco, che da Dalian ha raggiunto il porto olandese in soli 32 giorni.

Un record reso possibile dal fatto che la nave non ha percorso la tradizionale rotta

via Suez, ma ha attraversato il mitico Passaggio a Nord Est (che, in una visione più appropriatamente sinocentrica, muterà presto nome in Nord Ovest...), passando lo Stretto di Bering e costeggiando tutta la Russia settentrionale.

Un evento celebrato con tutti i crismi dalla

compagnia cinese, che non fa mistero del proprio interesse per una rotta che rispetto a Suez consente considerevoli risparmi di tempo e denaro, essendo più breve. Certo, le problematiche non mancano: le autorizzazioni ai passaggi sono controllate dalle autorità russe, che naturalmente potranno specularvi; ed è altrettanto vero che la navigazione in quelle acque richiede l'ausilio, costoso, di rompighiaccio e rimorchiatori. Senza considerare che la rotta, facilitata dallo scioglimento dei ghiacci degli ultimi anni, presenta ancora, tuttavia, caratteri di stagionalità e che la definizione di standard di sicurezza adeguati ad un utilizzo di massa è ancora da delineare (l'IMO sta lavorando ad un cosiddetto Polar Code). E poi, da ultimo,

in questi anni lentezza e lunghezza dei viaggi sono stati un cuscinetto utile ai *liner* per parare i colpi della crisi economica.

Ma nonostante tutto ciò la percorribilità della Northern Sea Route (come è oggi battezzata, in modo neutro) è una notizia che ha eccitato i cinesi e che per i porti mediterranei può rappresentare un destino di crescente marginalità. "Tutti i problemi elencati sono concreti e seri, ma non mi sembra ve ne siano di irrisolvibili, così come è probabile e auspicabile che la ripresa economica riporti in auge velocità e brevità delle rotte" ha spiegato Augusto Cosulich, storico rappresentante di Cosco in Italia. "Probabilmente i tempi per fare della rotta artica quella prediletta per

l'export oriente-occidente non saranno brevi - ritengo ci vorranno anni -, ma il risparmio di 15-20 giorni di navigazione risulterà prima o poi decisivo. Ed è un

fatto con cui i porti mediterranei dovranno confrontarsi. Per quanto riguarda i porti italiani, se consideriamo che ad oggi non ci siamo nemmeno attrezzati per competere con gli scali del northern range, che riescono a sottrarci traffico a dispetto dei 5-6 giorni di navigazione addizionale per raggiungerli, c'è poco da stare allegri. Ma noi preferiamo sollazzarci per 10 anni con il dibattito sulla riforma della legge portuale...".

Lo scorso mese il traffico dei container nel porto di Hong Kong è diminuito del 5,9%

Nei primi otto mesi del 2013 la flessione è stata del 6,9%

Ad agosto 2013, per il settimo mese consecutivo, il porto di Hong Kong ha registrato una flessione del traffico dei container avendo movimentato 1.858.000 container teu, con una contrazione del -5,9% rispetto a 1.974.000 teu nell'agosto 2012.

Nei primi otto mesi di quest'anno lo scalo asiatico ha movimentato complessivamente 14.527.000 teu, con un calo del -6,9% rispetto al periodo gennaio-agosto del 2012.

Evergreen takes first Enesel 13,800 teu vessel

Taiwanese carrier may gain \$1 billion in savings from eco-series versus competitors

Delivery on Monday of the 13,800 teu *Thalassa Hellas*, the first of a series of 10 sister vessels ordered by Greece's Enesel, heralds Evergreen Line's debut in the ultra large class of containership.

It is also the first boxship delivered to the Greek company, which has a long tradition in dry cargo vessels and tankers.

The new vessel was named last week at Hyundai Heavy Industries in a double ceremony that also saw the naming of the second ship in the series, *Thalassa Patris*, which is due to be delivered at the end of November.

The other eight vessels are scheduled to follow next year.

All the vessels are expected to be deployed in Evergreen's service from Asia to Northern Europe and the Mediterranean.

Founder Chang Yung-fa famously held out against the new, bigger containerships, but the Taiwanese operator said it was chartering the 13,800 teu vessels in order to co-ordinate with the vessels deployed by alliance partners.

The Enesel vessels have all been chartered to Evergreen for 10 years.

By waiting until last year to make its move, Evergreen will enjoy huge cost advantages over carriers that ordered or chartered in boxships of comparable size just a few years ago, when prices for 14,000 teu units were about \$160 million apiece and daily charter rates averaged about \$65,000.

Since the orders were inked at the start of July 2012, a range of prices up to \$116 million have been quoted for the Enesel ships, but they are reliably understood to be costing less than \$110 million each.

The charter rate has not been disclosed but is below \$50,000 per day. Sister publication *Lloyd's List* has frequently cited market reports that it is \$49,300 daily.

In addition, the eco-design vessels burn less than 175 tonnes of fuel per day, a rate of consumption equivalent to recent 8,000 teu class ships.

That is a daily consumption advantage of about 75 tonnes over previous 14,000 teu vessels.

Containership sector sources have calculated that over the next decade, Evergreen's savings from the lower charter rate, combined with efficiency gains, will approach as much as \$1bn.

Similar per-vessel advantages are likely to pertain to recent orders in the same class, such as the 10 Seaspan-ordered 14,000 teu vessels for charter to Yang Ming and the more recent United Arab Shipping Company quintet of 14,000 teu vessels, plus a series of 18,000 teu vessels for the Kuwait-based owner, all ordered at HHI.