



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

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

**20 SETTEMBRE 2013**



## Programma di lavori nel porto di Taranto

ROMA - Il commissario straordinario per le opere e i lavori relativi al porto di Taranto, Sergio Prete *(nella foto)*, ha partecipato ad una riunione svoltasi al Dipartimento per lo Sviluppo delle economie territoriali della Presidenza del Consiglio dei ministri (Diset).

All'incontro hanno preso parte, oltre al Capo dipartimento dello stesso Diset, Aldo Mancurti, ed al suo staff, tutti i progettisti e gli Enti coinvolti nella fase approvativa dei progetti riguardanti il porto di Taranto.

Nell'occasione sono state analizzate in dettaglio le ulteriori attività necessarie per concludere la fase approvativa e quella di scelta del contraente di ciascuno dei procedimenti in corso.

Tali attività sono andate a comporre la bozza di un cronoprogramma che, nell'ambito di una ulteriore riunione, già calendarizzata per la settimana prossima presso il Diset di Roma, sarà sottoposta, per la sua condivisione, agli operatori privati coinvolti nell'Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto siglato il 20 Giugno del 2012.

**Lo scorso mese il traffico nel porto di Taranto è calato del -28,0%**

*Nei primi otto mesi di quest'anno la flessione è stata complessivamente del -26,6%*

~~inforMARE~~ - Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Taranto è calato del -28,0% attestandosi a quasi 2,2 milioni di tonnellate rispetto a 3,0 milioni di tonnellate nell'agosto 2012. Le merci allo sbarco sono state pari a 1,2 milioni di tonnellate (-38,2%) e quelle all'imbarco a 917mila tonnellate (-6,8%). Nel settore delle rinfuse sono state movimentate complessivamente 1,5 milioni di tonnellate (-34,5%), di cui 1,2 milioni di tonnellate di rinfuse secche (-35,1%) e 333mila tonnellate di rinfuse liquide (-32,4%). Le merci varie hanno totalizzato 630mila tonnellate (-4,7%), di cui 175mila tonnellate di merci in container (+33,2%) e 455mila tonnellate di altre merci varie (-14,2%).

Nei primi otto mesi del 2013 il traffico nello scalo portuale pugliese è ammontato a 18,1 milioni di tonnellate, con una diminuzione del -26,6% rispetto a 24,7 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-agosto dello scorso anno. Le merci in importazione sono state pari a 10,7 milioni di tonnellate (-27,7%) e quelle in export a 7,3 milioni di tonnellate (-22,2%). Il volume totale delle rinfuse è stato di 13,2 milioni di tonnellate (-26,8%), di cui 10,4 milioni di tonnellate di rinfuse solide (-28,3%) e 2,8 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-20,8%). Il traffico delle merci varie ha registrato una flessione del -26,0% a 4,9 milioni di tonnellate, di cui 1,1 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-12,4%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 130.034 teu (-30,0%) e 3,7 milioni di tonnellate di altre merci varie (-29,4%).



## Comitato bocchia bilancio Authority Brindisi

font size | Print | Email

**BRINDISI** - Con 12 voti contrari, due astenuti e due favorevoli, tra cui il presidente dell'Autorità portuale di Brindisi Hercules Haralambides, il Comitato portuale ha bocciato il bilancio consuntivo dell'ente. La mancata approvazione è interpretabile alla stregua di una sfiducia del presidente al quale è stato ora da più parti richiesto di presentare le dimissioni.

In testa il sindaco di Brindisi, Mimmo Consales, che ha espresso voto contrario.

All'ordine del giorno della seduta di ieri del Comitato c'era anche la nomina del nuovo segretario generale, slittata dopo lo stop al conto consuntivo. «E' stata una decisione sofferta - ha affermato il primo cittadino - ma necessaria per evitare che si protragga una insostenibile paralisi del porto di Brindisi. Al di là dei tanti motivi che hanno indotto la quasi totalità dei componenti del Comitato portuale ad esprimersi negativamente, è emersa con chiarezza una totale incompatibilità ambientale del presidente Haralambides che fino all'ultimo ha operato in direzione opposta rispetto a quella auspicabile per una ripresa del porto, acuendo i contrasti tra istituzioni, operatori portuali ed organizzazioni dei lavoratori».

## **Porti: Autorità Gioia; Stasi, intesa con società cinese**

**Vicepresidente Regione, è fase accesso in vista accordi futuri**

(ANSA) - CATANZARO, 19 SET - La vicepresidente della Regione Antonella Stasi - informa una nota dell'ufficio stampa della Giunta - ha partecipato a Crotona, alla firma di un protocollo d'intesa tra l'Autorità portuale di Gioia Tauro e gli amministratori della società cinese Ying Kou Port group Corporation, importante compagnia internazionale che si occupa di gestione dei porti. Alla base di questo incontro e del protocollo d'intesa, promosso dalla Regione e dalla Provincia di Crotona, vi è l'intenzione di avviare una maggiore valorizzazione dell'area portuale, con l'apertura di un centro logistico di collegamento con la Cina, l'avvio di scambi commerciali e l'investimento in nuove tecnologie. Yingkou, è un porto cinese di grandi dimensioni (otto volte più grande di quello di Gioia Tauro). Gli incontri sono serviti anche per valutare la struttura portuale di Crotona e i collegamenti con le strade, la ferrovia e l'aeroporto, tutte infrastrutture già presenti sul territorio.

La delegazione cinese, già in Calabria per una visita ufficiale da qualche giorno, era composta dal presidente Autorità portuale di Yingkou, Provincia di Liaoning; dal vice general manager del Yingkou Port Group Corp; dal manager del Yingkou NewPort Container Railway Logistic; dal manager del Ningbo YingPort International Logistic Co.; dal deputy chief economist del Yingkou Port Group Corp; vice general manager of commercial department del Yingkou Port Group Corp; dal general manager dello Zhonghailong Petroleum; dal director dello Zhonghailong Petroleum; dal presidente e chairman di Ebpc (European Business Promotion Center); dal general manager Ebpc (European Business Promotion Center).

"Si tratta di un accordo storico - ha dichiarato la vicepresidente Stasi - che potrebbe rappresentare l'avvio di una concreta collaborazione commerciale, considerata anche l'entità portuale di Yingkou, che risulta essere il dodicesimo più importante del mondo. Nell'incontro istituzionale avuto si sono delineate le basi per aprire in tempi brevi un canale di interscambio, avendo constatato reali condizioni per accordi commerciali. La firma odierna - ha aggiunto - si può considerare la fase d'accesso per gli accordi futuri. Sicuramente si stabilirà il resto dopo aver ricambiato la visita a Yingkou per avviare un'attività di trading e di puro business, coinvolgendo le aziende calabresi ed i porti di Crotona e Corigliano. Nelle prossime settimane lavoreremo alla messa a punto di una road map di cosa da fare e avviare. Come Regione Calabria, il Presidente Scopelliti aveva già fatto un accordo con la Cina nei mesi scorsi, questa potrebbe essere un'altra pagina da scrivere, per concretizzare le attività commerciali. La posizione dei Porti di Crotona e Corigliano - ha concluso la vicepresidente Stasi - sono stati individuati come hub di interscambio interessante per il Mediterraneo".

(ANSA).

## E la "riforma" rischia d'essere aria fritta

18 settembre 2013

ROMA – Il rischio è di tornare alle sceneggiate di sempre, quelle che stanno accompagnando da vent'anni la riforma dei porti, con un passo avanti e due indietro.

C'è chi, nei giorni scorsi, ha dato grande risalto al niente: ovvero all'approvazione al Senato di un avvio "d'urgenza" dell'esame dei disegni di legge per la riforma della riforma portuale. Suonando le fanfare trionfali, i senatori che si sono occupati della 84/94 da riformare hanno sostenuto che c'è accordo tra le varie componenti politiche: e che quindi la riforma "si può fare e si farà". Peccato che facciano finta di non sentire la voce di chi sui porti ci opera ed avrebbe voluto ben altra cosa. Per prima Assoporti, che già a suo tempo ha bocciato come un insieme di palliativi i testi di riforma. E nei giorni scorsi sul tema c'è tornato anche il presidente del porto di Genova Luigi Merlo, che certo non si può dire di destra o contro il governo Letta, che ha sparato a zero sul testo al Senato. E' probabile che nelle prossime ore torni a farsi sentire anche Assoporti con Pasqualino Monti, che a sua volta nell'ultimo incontro ufficiale a Civitavecchia con autorevoli esponenti del governo aveva auspicato una riforma "vera" e non un pateracchio.

Che manca, nel testo al Senato? Manca ogni riferimento a una vera autonomia finanziaria, manca la necessaria programmazione degli investimenti sulla portualità e relative reti di trasporto, manca un aggancio serio alle indicazioni-dicktat della Unione Europea, manca un regolamento finalmente chiaro e senza ombre sul lavoro in banchina. Che i senatori Grillo (Pdl) e Filippi (Pd) si auto-congratulino perché la riforma è arrivata al Senato, dicono i più, è solo l'ennesima sceneggiata. Perché una riforma come la stanno ipotizzando loro sembra aria fritta o meglio un'operazione da Gattopardo: cambiare tutto perché niente cambi.

**A.F.**

## Kallas: "Finanziamo le infrastrutture aumentando i pedaggi"

Le strade d'Europa hanno bisogno non solo di allargarsi e migliorare, ma anche di una continua manutenzione. E il miglior modo per trovare i fondi è quello di aumentare i collegamenti a pedaggio. Parola di **Sim Kallas**, commissario ai Trasporti dell'Ue, secondo il quale "con sempre più bilanci pubblici vincolati, siamo convinti che il futuro del finanziamento delle infrastrutture sia far pagare gli utenti per l'uso della strada - proprio come i treni pagano diritti di accesso e gli aerei pagano tasse aeroportuali". Intervenendo ad un incontro dell'International Road Transport Union (Irtu), Kallas ha spiegato di essere consapevole che "l'Europa ha bisogno di collegamenti di trasporto regolari e bene mantenuti per stimolare la crescita economica e creare più posti di lavoro", mentre oggi "la rete delle infrastrutture sta cominciando a sgretolarsi senza investimenti". Il commissario Ue ha aggiunto che gli "investimenti pubblici in infrastrutture sono in calo dal 1970". Tutto questo "non solo è in contrasto con la nostra filosofia 'Connecting Europe'. È anche una questione di vita o di morte, visto che lo stato di riparazione delle strade dell'Unione ha un impatto diretto sulla sicurezza stradale".

## Il contratto

### svolta evergreen nave da 13 mila teu

Taipei - La compagnia di navigazione taiwanese Evergreen ha preso in carico la portacontainer da 13 mila teu "Thalassa Hellas": si tratta di una svolta storica, per una società che negli anni passati si era distinta per la volontà di non investire nel settore delle mega-navi.

**Tuttavia, l'attesa ha pagato:** nel momento di massima espansione del mercato, ordinare una nave da 13 mila teu costava fra i 160 e i 170 milioni di dollari, oggi il prezzo è di 116 milioni. Inoltre, le navi più nuove sono costruite meglio, nel senso che consumano meno carburante: in media, 175 tonnellate di bunker al giorno, l'equivalente di un'unità da 8.000 teu e 75 tonnellate di bunker al giorno in meno delle prime unità da 14 mila teu. Su un periodo di 10 anni, notano gli esperti, Evergreen ha risparmiato un milione di euro.

## Shipping costs set to fall

Trades experiencing falling rates included both imports and exports in and out of the Oceania region, while elsewhere pricing remained stable

**Container shipping costs have continued to rise, but the trend has not been uniform across all trades and Drewry is expecting rate levels to fall in the final months of the year. Pricing on Asia origin trades has been buoyed by peak season volumes, but as the trade enters the shoulder season still plagued by overcapacity, rates will come under renewed pressure.**

Drewry's Global Freight Rate Index, a weighted average across all main trades excluding intra-Asia, rose for the second consecutive month in August to \$2,159 per 40ft, a jump of 4.7% compared to the previous month. This brought the index back up to its highest level since April 2013.

Trades contributing to the index's recovery included the eastbound transpacific, South Asian exports, imports from China into the Middle East, South America and Africa.

Trades experiencing falling rates included both imports and exports in and out of the Oceania region, while elsewhere pricing remained stable.

Intra-Asia trades are not included in the Global Freight Rate Index, but here too freight rates recovered.

Drewry's Intra-Asia Freight Rate Index, a weighted average across all regional trades excluding South Asia and the Middle East, rose 2% in August to its highest level since February 2013.

## Activity in smaller sizes fails to translate to rate gains

The container charter market continues to be quite active with small and medium-sized vessels doing particularly well over the last fortnight. Geared 2,500 and 1,700 teu ships have been in demand, especially in the Atlantic while geared 1,000 teu vessels have also done well with rates nearing \$7,000/day in the Mediterranean.

In contrast, demand for larger vessels above 3,500 teu was weak as the peak season is reaching its end. In the overpanamax sector, activity was limited to the extension of the 7,500 teu NINGBO EXPRESS by MSC for 6 months at \$21,000 (the ship is chartered from Hapag Lloyd). This low rate reflects the falling demand in over-panamaxes, with few enquiries and several vessels coming into prompt positions.

The panamax sector continues to struggle, as witnessed by ships accepting short periods at particularly low rates, such as the \$7,000 paid by Hanjin for a two-month charter of the 4,700 teu APL LOS ANGELES (built 2008). In the same vein, CP Offen is rumoured to have fixed the 5,043 teu SANTA PELAGIA (built 2005) to TS Lines at a rate of around \$7,000 for a round FE-ME voyage on its CME service.

Longer periods for panamaxes command higher rates, as illustrated by the extension of the 4,112 teu SANTA RUFINA to Simatech for 5-7 months at \$9,250. Seaspan has fixed the 4,252 teu SEASPAN HAMBURG to Hapag-Lloyd, for a flexible period of 12-24 months at \$9,300, for employment on the Med-US trade.

The 3,000-3,500 teu segment is hit by a slowing down in demand. The most notable fixture concerned the 3,426 teu QUADRIGA, fixed to Hapag Lloyd for 8-10 months at \$7,500. The vessel is coming out of a five year charter with CSAV at a rate of \$28,500, illustrating the extent of the rate collapse for this type of ships since 2007.

The 2,000-2,500 teu segment was quite active with both new business and extensions. Among the interesting deals, CMA CGM has fixed the geared 2,470 teu HANSA LIBERTY for 6-10 months at \$7,750 for the Asia-New Zealand Express (ANZEX) service while Maersk has extended the geared 2,478 teu HERMES ARROW for 6 months at a fairly low rate of \$7,250. MSC has fixed the 'CSBC 2200' type E.R. SANTIAGO for 5-7 months at a conservative \$6,850.

The 1,700 teu market was active, particularly in the Mediterranean, with time charter rates firming up, as illustrated by the fixture of the MARY SCHULTE to Italia Marittima, for 5-7 months at a strong rate of \$7,650. The vessel, a gearless 'Yun He' type of 1,702 teu, will be operated by Italia on its Levant service. This rate is however quite modest in view of the current healthy demand. In Asia, KMTC has fixed the 'Wenchong 1700' type HANSA SALZBURG for 6 months at \$7,500, in line with recent deals.

In the 1,000 teu segment, quality geared ships are getting rates near \$7,000 in the Atlantic as illustrated by the extension of the 'CV 1100' VEGA OMEGA (ex SURINAM RIVER) to Tarros at \$6,850 for a period of 5-7 months. In Asia, rates for similar ships are still hovering in the low to mid \$5,000. Gearless ships of the 'Dae Sun 1,000' design are still getting premiums to reflect their economical consumptions, as illustrated by the fixture of the 1,049 teu LANTAU BEACH to Heung-A for 5-8 months at \$7,500.

Below 1,000 teu, a series of deals by European shortsea charterers is giving some life to this sector. Among the interesting fixtures was the extension of the 974 teu INES BOLTEN by BG Freight for 6 months at €4,750. The vessel is deployed between continental Europe and Ireland. Six idle 'Sietas Typ 168' (868 teu) are also to join intra-Europe services for durations of several months.