



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

26 SETTEMBRE 2013

Porti: Taranto; incontro al Diset su infrastrutture

Passi avanti per il cronoprogramma delle opere

(ANSA) - TARANTO, 25 SET - Lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto fa un ulteriore passo in avanti con la bozza del cronoprogramma dei lavori. Il commissario straordinario per le opere e i lavori relativi al porto di Taranto, Sergio Prete, ha partecipato martedì 17 settembre alla riunione con il Capo dipartimento del Diset, Aldo Mancurti, tutti i progettisti e gli enti coinvolti nella fase approvativa dei progetti relativi ai lavori e alle opere del 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.

La bozza 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, nell'ambito di una ulteriore riunione, già calendarizzata entro il mese di settembre. (ANSA).

Porti: Ap Levante al Coast Expo con 'Ten Ecoport'

(ANSA) - BARI, 25 SET - Le attività ed i risultati del progetto "Ten Ecoport" sono stati al centro della partecipazione dell'Autorità Portuale del Levante al "Coast Expo 2013", salone specializzato nella difesa della costa e del mare.

Durante la manifestazione, ospitata nella Fiera di Ferrara dal 18 al 20 settembre, l'Ap ha presentato le iniziative all'interno di un convegno dedicato a progetti di carattere nazionale in materia ambientale, con un focus sul videogioco a dimostrazione di come sia possibile realizzare nuove forme di comunicazione a supporto dello sviluppo della cultura della difesa del territorio e per la sensibilizzazione verso una corretta gestione dei rifiuti. Nello stand dell'Ap erano presenti anche due partner di progetto: Upt Università Politecnica di (Albania) e Geocomar Istituto Nazionale di Geologia Marina e Geoecologia (Romania) oltre all'Istituto Comprensivo Grimaldi-Lombardi di Bari che ha collaborato con l'Autorità Portuale per la realizzazione del videogioco "Ecowarriors - Missione Ecoport";(ANSA).

Rischio commissariamento per l'Autorità Portuale di Brindisi

Bocciata per l'ennesima volta l'approvazione del conto consuntivo e la nomina del nuovo segretario generale

Per la terza volta consecutiva in pochi mesi viene bocciata l'approvazione del bilancio consuntivo relativo all'anno 2012 dell'Autorità Portuale di Brindisi: la seduta del Comitato Portuale del 18 settembre avrebbe dovuto provvedere alla approvazione, in forte ritardo rispetto al termine del 30 aprile scorso, del documento contabile e contestualmente alla nomina del nuovo segretario generale della *port authority* brindisina. Dodici dei sedici membri presenti in comitato hanno bocciato il conto consuntivo alla luce di una serie di obiezioni tra cui la perdita di oltre 51 milioni di euro di finanziamenti da parte dell'ente brindisino e la scelta di destinare oltre 700 mila euro a premi di produzione per la struttura tecnica operativa: denaro già inserito nel bilancio preventivo approvato dallo stesso comitato. La relazione inviata ai componenti del comitato e le risposte del presidente dell'authority, Hercules Haralambides, non sono state ritenute sufficienti dai vari rappresentanti di Comune di Brindisi, Camera di Commercio, Regione Puglia, Confindustria, agenti marittimi, spedizionieri, lavoratori portuali, imprese ferroviarie: solamente due i voti favorevoli e due astensioni da parte dei rappresentanti di ENEL e UIL. Una delle principali obiezioni al documento contabile ha per oggetto l'approvazione della contrattazione di secondo livello che, secondo la legge 84/94, dovrebbe essere ratificata dal Comitato Portuale ma in questi anni non è stata mai portata a termine. L'esito negativo dato dalla votazione del bilancio ha spinto i componenti del comitato a chiedere quasi all'unanimità il rinvio della discussione

riguardante il terzo punto all'ordine del giorno: la nomina del futuro segretario generale dell'ente portuale brindisino. Il presidente Hercules Haralambides, dopo le vicissitudini degli scorsi mesi legate alla vicenda Guadagnuolo, ha scelto di puntare per il ruolo di segretario generale su un nominativo estraneo al mondo marittimo: il leccese Cosimo Casilli, due lauree in Farmacia e Giurisprudenza, che ha alle spalle una lunga attività politica di deputato nelle file del PD e di direttore generale dell'Amministrazione Provinciale di Lecce. La potenziale nomina di Casilli, esperto in sistemi economici ed

attualmente docente presso l'Università di Bologna, ha creato e continua a creare numerose polemiche e ripensamenti di natura politica: se nei giorni scorsi veniva data quasi per scontata la nomina del professionista leccese, "dotato di ottimi contatti a livelli istituzionali", oggi non si può dire altrettanto. Il PD continua a dichiararsi estraneo alla segnalazione di Casilli così come ha precisato lo stesso segretario locale di partito. In un comunicato stampa successivo alla seduta del Comitato Portuale, il presidente Haralambides ha deciso di fornire la propria versione su quella che è una vera e

propria sfiducia territoriale e istituzionale al suo operato: "non comprendo il motivo della bocciatura del documento contabile da parte dei vari componenti dato che ne abbiamo già discusso nelle passate sedute e sono stati forniti tutti i chiarimenti richiesti. Ci sono due pareri dei revisori dei conti ed una lettera del Ministero che ci danno ragione e che descrivono il documento come giusto. Inverò quanto prima tutta la documentazione al Ministero dei Trasporti e sarà Lupi a decidere: andrò via - conclude Haralambides - solo se il Ministero riterrà che il mio lavoro qui è finito". Parole durissime sono state espresse dal sindaco di Brindisi, Cosimo Consales, al termine della seduta: "Al di là delle motivazioni che hanno spinto la quasi totalità dei componenti 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. Adesso chiederemo il commissariamento dell'ente direttamente al ministro Lupi, forti del sostegno delle istituzioni locali

e della Regione Puglia, per evitare che si protragga ancora la paralisi del porto di Brindisi", conclude Consales. Anche i lavoratori dell'Autorità Portuale colgono l'occasione per esprimere in una nota tutto il loro disappunto nei confronti delle parole del sindaco di Brindisi: "Viviamo in un clima di forti polemiche e mortificazioni professionali anche a seguito delle recenti dichiarazioni. Tali dichiarazioni sviscerano la nostra

professionalità ed il nostro impegno. È fin troppo facile scaricare la responsabilità sui dipendenti, le questioni politiche devono essere lasciate fuori dagli uffici, il cui operato viene regolarmente sottoposto al vaglio degli organi di controllo preposti", concludono i dipendenti dell'ente.

L'Italia si candida a diventare hub continentale per il GNL

La proposta è stata lanciata e discussa dalla Cassa Depositi e Prestiti in occasione del Port & ShippingTech

Genova - La Pianura Padana come hub logistico per ricevere da tutto il mondo e distribuire in Europa il gas naturale. La proposta è stata illustrata a Genova da Sara Camerano, responsabile studi e ricerche di Cassa Depositi e Prestiti, nell'ambito del forum Port & Shipping Tech che fa parte della Genoa Shipping Week. "L'Italia, che nel 2012 ha consumato 75 miliardi di metri cubi di gas, importa attualmente il metano attraverso 5 gasdotti e 2 rigassificatori che presto diventeranno 3 con l'entrata in funzione del nuovo terminal offshore di Livorno" ha detto Sara Camerano spiegando che si potrebbe importare via mare gas naturale liquefatto anche per ridistribuirlo in Centro Europa. "Nei prossimi anni sorgeranno nuovi

terminal per la rigassificazione del GNL e la Strategia Energetica Nazionale stima un fabbisogno di investimenti infrastrutturali pari a 20 miliardi di euro tra oggi e il 2030" ha infatti aggiunto Camerano ricordando che Cassa depositi e Prestiti segue da vicino questa materia anche perché è azionista di riferimento di Terna, Snam e Fincantieri.

A rendere ancora più attuale e urgente il tema del GNL ci ha pensato la Commissione Europea che ha imposto ai 139 porti europei qualificati come 'core network' e inseriti nelle reti TEN-T, di dotarsi entro il 2020 (per gli scali marittimi) o il 2025 (per quelli fluviali interni) di stazioni di rifornimento di gas naturale liquefatto per le navi.

Le tre modalità disponibili sono le seguenti: rifornimento da camion in banchina, approvvigionamento da terminal in porto oppure da nave a nave. Queste linee guida volute da Bruxelles insieme alla normativa sulle riduzioni delle emissioni inquinanti da parte delle navi che ha ridotto al minimo le soglie consentite di tenore di zolfo nei carburanti navali, spingono a un progressivo utilizzo del GNL come carburante nel trasporto marittimo.

Uno studio presentato da Andrea Molocchi, economista e consulente per la società ECBA Project, quantifica in 10,8 miliardi di euro gli ipotetici benefici economici di un traffico

marittimo nel Mediterraneo operato solo da navi alimentate a GNL. Questo beneficio proverrebbe da un abbattimento superiore all'80% dei costi esterni provocati dall'emissioni delle navi. Lo stesso Molocchi ha inoltre quantificato tra -15% e -20% il risparmio di costi tra i carburanti tradizionali e il gas naturale liquefatto per le compagnie di navigazione. «Considerando il prezzo attuale del GNL negli USA pari a 4 \$/Mbtu (Milion British Thermal Unit), il costo atteso di importazione in Europa sarebbe di circa 30 \$/Mwh (unità di misura del costo dell'energia) e il prezzo finale di fornitura del GNL per rifornimento navale nel Mediterraneo si aggirerebbe intorno ai 40-45 \$/Mwh. Una cifra notevolmente inferiore rispetto al carburante tradizionale IFO 380 (54 \$/Mwh) e al Marine Gas Oil (80 \$/Mwh)» sostiene Molocchi che sottolinea anche

l'opportunità di «sviluppare in Europa una specializzazione nell'industria criogenica (servono serbatoi in grado di resistere a temperature fino a -162°) applicata sia alla cantieristica che all'industria automobilistica».

Il commercio mondiale del metano in questi mesi sta subendo una rivoluzione epocale. Alberto Pincherle, presidente Sezione Giovani di AIEE (Associazione Italiana Economisti dell'Energia), ha spiegato che "Giappone e Corea del Sud rimangono i maggiori importatori al mondo (pari al 53% del trade)

ma nei prossimi anni i paesi BRIC aumenteranno costantemente i rispettivi approvvigionamenti. In questo contesto la Russia gioca attualmente la parte del leone ma il ruolo degli Stati Uniti, che da importatore diventerà esportatore, rischia di minare la leadership mondiale proprio della Russia". Per dare il via concretamente alla distribuzione di gas statunitense verso Europa e Asia sono necessarie navi gasiere e terminal di terra per la liquefazione dello shale gas.

L'ESPO sceglie Genova per presentare la sua Green Guide

Durante la Shipping Week l'associazione europea dei porti ha illustrato il documento sulle *best practices* in tema di sostenibilità e efficienza energetica

Genova - Per presentare la traduzione italiana della sua Green Guide per i porti, l'ESPO (European Sea Ports Organization) ha scelto la Genoa Shipping Week, e in particolare la giornata del forum Port & Shipping Tech chiamata 'Green Shipping Summit'.

È nato su queste basi il convegno "Le best green practice portuali", i cui lavori sono stati aperti da Paolo Ferrandino, Segretario Generale di Assoportici che ha introdotto l'argomento del giorno sottolineando l'importanza dell'efficienza energetica e della sostenibilità ambientale anche come chiave di sviluppo della competitività del sistema portuale nazionale.

È toccato quindi a Antonis Michail, EcoPorts Coordinator dell'ESPO, prendere la parola ed entrare nel merito della Green Guide, "che è stata tradotta in italiano per facilitarne la massima diffusione possibile. In Italia già diversi scali aderiscono al network EcoPorts - ha proseguito - ma speriamo che altre authority vogliano unirsi a noi".

Il documento redatto dall'ESPO "fissa 5 principi guida e riassume una serie di azioni concrete che i porti europei possono adottare per migliorare le loro performance ambientali". L'idea è quella di presentare dei modelli replicabili, favorendo anche lo scambio di conoscenze ed esperienze a livello

continentale.

Ma per migliorare la sostenibilità dello shipping non basta pensare alle banchine: come ha spiegato Martial Claudepierre, Marine Leader for Environmental della società di certificazione francese Bureau Veritas, "si può fare molto anche per ridurre le emissioni e incrementare l'efficienza energetica della navi". L'esperto d'Oltalpe ha quindi illustrato le diverse strade che è possibile percorrere per perseguire questo obiettivo, compreso naturalmente l'utilizzo dell'LNG come carburante alternativo per la navi, e ha poi illustrato tre case-history relativi rispettivamente a un traghetto di Brittany Ferries, una portacontainer da 8.000 TEUs di CMA CGM e una shuttle tanker operativa in Brasile: "In tutti questi casi, siamo riusciti a centrare l'obiettivo prefissato, riducendo di molto le emissioni delle

unità in oggetto".

"L'efficienza energetica, d'altra parte - ha spiegato nello speech successivo Dario Di Santo, Direttore della Federazione Italiana per l'Uso Razionale dell'Energia - non è solo un obiettivo da raggiungere per il 'bene' del pianeta, ma è anche e soprattutto, specie in un periodo di crisi economica come quello attuale, uno strumento fondamentale per la riduzione dei costi operativi e la razionalizzazione delle risorse a disposizione". Naturalmente per raggiungere e soprattutto rendere strutturale questo risultato, "è necessario che le aziende adottino una politica energetica organica e consapevole, per esempio dotandosi di un *energy*

manager".

A riportare l'attenzione sul versante portuale è stato Andrea Barbabella, Responsabile Energia e Reporting della Fondazione Sviluppo Sostenibile, che ha passato in rassegna gli strumenti e gli approcci più efficaci per supportare le iniziative dei porti, sottolineando "la particolare rilevanza che, in questo ambito, gioca l'integrazione modale mare-ferrovia".

A chiudere la prima sessione del convegno è stato il contributo tecnico di Sergio Barni, Cranes Technology Manager di Siemens, che ha illustrato le peculiarità del sistema ECO-RTG

sviluppato dalla multinazionale tedesca, in grado di ottimizzare le performance e l'efficienza energetica dei sistemi ibridi diesel-elettrici che alimentano le gru 'gommate' RTG, riducendo le emissioni dannose e contemporaneamente intervenendo per diminuire i costi di esercizio di questi mezzi portuali.

Terminati gli interventi dei relatori, si è aperto il dibattito con una tavola rotonda a cui hanno preso parte i responsabili tecnici di alcune delle principali Autorità Portuali italiane (Genova, Civitavecchia, Venezia, Livorno e La Spezia).

An increase in seaborne trade hides an uncertain future for specialised reefer vessels

The highest percentage growth continues to be seen in the exotic fruit category, reports Drewry

Drewry's latest *Reefer Shipping Market Annual Review and Forecast* reports that worldwide perishable reefer trade increased by 52.1 million tonnes between 2002 and 2012, which represents by a combined annual growth rate (CAGR) of 3.6%. Seaborne perishable reefer cargo has increased by a CAGR of 3.3% (25.6 million tonnes) from 66.8 million tonnes in 2002 to 92.4 million tonnes in 2012.

The highest percentage growth continues to be seen in the exotic fruit category (pineapples, kiwifruit and avocados). Despite its relatively small volume of 4.5 million tonnes in 2012, this sector has grown by a CAGR of 9.1% since 2002.

In terms of tonnage, the highest growth has been in the meat category (comprising poultry, pork, beef/veal, offal and sheep meat). This grew from 22.8 million tonnes in 2002 to 36.3 million tonnes in 2012 – a CAGR of 4.8%. Seaborne trade in the meat category has grown by 8.3 million tonnes – a CAGR of 4.6%.

Editor of the report Kevin Harding stated: “ It is important to note that the import patterns have changed considerably during the past decade.

“Western Europe has declined to a 38% share of worldwide imports – although still importing 66 million tonnes of cargo in 2012. Eastern Europe's importance has grown from an 11% share in 2002 to a 13% share in 2012 – with cargo tonnage increasing by 76% over this period.”

Despite losses for many containership operators, collectively the industry managed to return a small profit for 2012. In the specialised reefer segment, Seatrade retains its position as the largest reefer operator – but with a reduced fleet of 77 vessels, providing over 51 million cubic feet of on-deck and under-deck capacity, which is some 12.5% less than that of one year ago. Nevertheless, it still controls in excess of 20% of the world's specialised reefer fleet capacity of vessels greater than 100,000 cubic feet.

The average age of the fleet of 600 specialised reefer ships greater than 100,000 cubic feet has increased to 24 years – despite continued heavy scrapping during the past 12 months. Star Reefers has the youngest fleet among the major operators (with an average age of 14 years), while Baltic Reefers has the oldest with an average age of 28 years.

The first half of 2013 appeared to herald the start of a long awaited upturn for the specialised reefer industry. Time charter rates improved, scrapping had shrunk the fleet to more manageable levels and the containership industry finally seemed to understand that life was not all about market share.

Harding summarised the state of the market saying, “the two modes of transport have experienced mixed fortunes. With the continued shrinking of the specialised reefer fleet it is unavoidable that increased cargo volumes, no matter how small, will have to be shipped by reefer container vessels.

The market share between the two modes continues to move in favour of the containership and, with the specialised reefer orderbook remaining at zero (at least for the time being), it is inevitable that this trend will continue.

The containership mode is forecast to provide in excess of 94% of overall reefer tonnage within the next few years. However, the specialised reefer industry is focused purely on refrigerated cargoes and is able to optimise cargo carriage and voyage times – thereby providing a higher percentage of annualised cargo capacity than the figures might otherwise suggest.

Thus, the statistics continue to demonstrate that cargo volumes can be accommodated over both modes of transport. Forward utilisation levels for specialised reefer ships are forecast to remain stable, although total cargo

tonnes carried are forecast to reduce year-on-year as the fleet shrinks. ”

Westports launch IPO even as growth at Southeast Asia ports stagnates

Port Kelang's largest port operator, Westports, has launched the largest container port IPO this year, with plans to sell a 23.8% stake in the company, priced at MYR 2.03 Bn (\$642 M). Westports will not receive any of the proceeds from the IPO, which is aimed mainly to allow its shareholders to cash out part of their stakes. Westports' market capitalization is valued at MYR 8.53 Bn (\$2.70 Bn), based on the indicative pricing at MYR 2.50 per share. The shares will be listed on the Kuala Lumpur stock exchange from 18 October.

The IPO comes just as container handling volume growth at Southeast Asian ports has faltered. For the first six months of 2013, the total throughput at the three SE Asia hubs of Singapore, Port Kelang and Tanjung Pelepas grew by only 0.7%, compared to annual growth of 7.5% over the 2000-2012 period.

Port Kelang, which is the 13th busiest container port in the world, saw volumes grow by only 0.4% in the first half of 2013, compared to average growth of 9.9% over the last 12 years. Future growth prospects have dimmed, as it faces significant competition from neighboring ports amidst lower overall demand growth, and as carriers' alliance re-alignments could lead to a consolidation of SE Asia volumes and put pressure on terminal tariffs.

The formation of the P3 alliance, which is expected to start operations by May 2014, could alter the port operating landscape in SE Asia. Each of the

three P3 carriers have their own SE Asia hubs, with Maersk tied to Tanjung Pelepas, MSC to PSA in Singapore and CMA CGM to Westports in Port Kelang. Consolidation of the P3's transshipment volumes in SE Asia could pose a major threat to Westports as it is the only major terminal operator in the region in which the P3 carriers do not have an equity stake in.

Maersk owns a 30% stake in Tanjung Pelepas while MSC owns a 50% stake in the MSC-PSA Asia Terminal. CMA CGM do not have an equity stake in the Port Kelang port, but is by far the largest customer in Westports, accounting for one-third of its container volumes.

Westports also faces increasingly stiff competition from other ports in the region. New port projects in Jakarta, Laem Chabang, Cai Mep, Lach Huyen and Colombo will add significant new capacity to the region, which could dilute the transshipment volumes at the three main SE Asia hubs which reached an estimated 40 Mteu last year.

Meanwhile, the port of Singapore has unveiled plans to build a giant new port in Tuas in western Singapore with capability to handle up to 65 Mteu per annum – nearly double the current capacity of 35 Mteu. It plans to consolidate all container port activities in Tuas in the long term, with the first set of berths expected to be operational in 2022. PSA has also invested \$2.84 Bn to develop Phases 3 and 4 of its Pasir Panjang facility, which will add 15 Mteu to its current port capacity starting from 2014.

Westport's main Malaysian competitors are also gearing up for expansion. Northport, which handles 31% of Port Kelang's volumes, has invested MYR 500 M (\$157M) to add another 600,000 teu to the existing 5 Mteu capacity. In the south, Tanjung Pelepas is spending MYR 1.4 Bn (\$439M) to build two new berths that are expected to be operational in May next year, which will enhance the port's capacity by 25% to 10.5 Mteu annually from 8.4 Mteu currently.

Westports' handling capacity currently stands at 9.5 Mteu, which will increase to 11 Mteu in 2015 when its new CT7 project is ready. Its total capacity will reach its cap of 16 Mteu, once all of the available berth space on its site is fully built up.