



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

29 OTTOBRE 2013

Porti: a Livorno Comitato Passeggeri 'Espo'

Per la prima volta riunito nella sede dell'autorità portuale

(ANSA) - LIVORNO, 24 OTT - Orientare passeggeri e crocieristi che sbarcano in un porto, migliorare sostenibilità e competitività del sistema portuale: questi sono solo alcuni degli argomenti affrontati oggi dal Comitato Passeggeri, organismo tecnico dell'Espo (Organizzazione dei Porti Europei), che per la prima volta si è riunito a Livorno, a Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità Portuale.

"La riunione di oggi - ha detto il presidente dell'Authority livornese, Giuliano Gallanti in apertura dei lavori - è la dimostrazione tangibile dell'importanza che il nostro scalo sta acquisendo a livello comunitario. Questa rinnovata attenzione da parte delle istituzioni europee ci spinge a proseguire lungo il percorso della valorizzazione degli asset del porto deputati all'accoglienza di crocieristi e passeggeri". Durante i lavori si è fatto il punto sullo stato di avanzamento di due progetti: il 'Port-City Service Project', che si occupa di creare una interfaccia che aiuti il passeggero a rapportarsi con l'area portuale e cittadina, e 'Portopia', che mira a delineare una conoscenza integrata e un sistema di management altamente performativo attraverso il quale migliorare la sostenibilità e la competitività del sistema portuale europeo. "Le possibilità di successo di un porto europeo - ha spiegato poi il presidente del Comitato Passeggeri, la finlandese Eeva Hietanen - sono legate in gran parte alla sua capacità di prestare attenzione a temi quali lo sviluppo ecosostenibile e la promozione finalizzata all'integrazione con la città. Livorno ha già dimostrato di essere all'avanguardia in questi due settori".

Infine, con la seconda versione della 'Green Guide' di Espo, presentata per la prima volta ad ottobre dell'anno scorso, i membri del Comitato hanno definito politiche comuni sulla sostenibilità portuale, tese a ridurre l'inquinamento acustico, a regolare lo smaltimento dei rifiuti e a migliorare la qualità dell'aria e dell'acqua. (ANSA).

Regione Toscana 4,5 milioni a Livorno per i dragaggi

26 ottobre 2013 |

FIRENZE – La giunta regionale della Toscana ha approvato lo stanziamento, più volte preannunciato, di 4,5 milioni di euro destinati ai dragaggi e ai livellamenti del fondale del porto di Livorno e della sua darsena principale

I fondi sono divisi tra le annualità 2013 e 2014, rispettivamente per 3 milioni per l'anno attuale e 1,5 milioni per il prossimo.

Si tratta di risorse destinate all'Autorità portuale per contribuire al dragaggio della bocca sud del porto (pressochè completato), per il lato nord del molo Italia e per livellare il bacino di evoluzione della Darsena Toscana.

Nell'annunciare gli stanziamenti, l'assessore regionale ai Trasporti e alle Infrastrutture Vincenzo Ceccarelli ha ricordato anche l'impegno di Firenze per l'accordo che mantiene chiuse le porte vinciane di collegamento tra Canale dei Navicelli e Darsena Toscana: chiusura più volte "sforata" nei mesi scorsi con conseguenti nuovi insabbiamenti di parte della Darsena e relative proteste dell'Autorità portuale livornese che avrebbe ottenuto adesso un richiamo della Regione all'ente pisano di gestione del canale e delle porte.

Da Genova frutta italiana per gli Usa

26 ottobre 2013 |

LIVORNO – Adesso c'è anche chi si morde le mani dalla rabbia: perché con un terminal della frutta tra i più moderni – e purtroppo quasi deserti – e con una storica tradizione per il vettore israeliano Zim lasciato poi andarsene sbattendo la porta, sta facendo molto male ai livornesi leggere che la frutta italiana parte per gli Usa da Genova e proprio sulle navi della Zim.

La notizia, rilanciata da Ship2Shore con un dettagliato servizio da New York, parte dal fatto che gli Usa hanno finalmente abbattuto il protezionismo contro l'import di frutta (pere e mele) dall'Italia; aprendo un potenziale mercato – dicono gli operatori agricoli nazionali – di 12 milioni di euro per le mele e di 7 milioni di euro per le pere. Per il momento il prodotto che è partito per gli Usa viene dall'Emilia Romagna e dal Trentino, ma il canale potrebbe essere aperto anche per altre tipologie di frutta. E la scelta del vettore Zim è stata preferita perché – ha detto a Ship2Shore il direttore commerciale di Zim Gabriele Paroli – “il nostro servizio ZCA ha il transit time più veloce, solo 10 giorni tra Genova e New York”.

La prima partita di frutta, in contenitori a temperatura controllata, ha confermato che il sistema funziona: ed ha aperto la strada a quel business in cui i produttori italiani sperano molto, visto anche il calo dei consumi interni per la corsa. Per il porto di Genova è un'altra apertura importante e per Zim un successo commerciale che potrebbe anche configurare un traffico di ritorno, perché gli Usa sono tra i più importanti produttori di frutta del mondo e il loro export di settore è in crescita.

E Livorno, e il suo terminal della Cilp? A quanto pare, si leccano le ferite. Salvo qualche coniglio dal cilindro, che al momento però non s'intravede. Peccato.

A.F.

Interporto di Bologna avvia una collaborazione con la Zona Franca di Tanger Med

Prevista la condivisione di importanti progetti di sviluppo comune

~~Infomare~~ Oggi l'Interporto di Bologna ha ricevuto una delegazione marocchina della Zona Franca di Tanger Med con l'obiettivo di vagliare l'opportunità di costruire assieme progetti di collaborazione e di scambio che valorizzino le rispettive funzioni e potenzialità a supporto dello sviluppo economico dei territori locali interessati e, più in generale, del bacino del Mediterraneo, comune denominatore dell'Italia e del Marocco. L'iniziativa - ha spiegato la società interportuale italiana - dovrebbe portare nel breve periodo alla condivisione di importanti progetti di sviluppo comune che permetteranno ad Interporto Bologna Spa di capitalizzare il suo ruolo di facilitatore, la sua esperienza e le sue conoscenze, e agli operatori logistici insediati di collaborare con quella che nel 2014 diventerà la prima e più grande piattaforma portuale nel Mediterraneo.

«L'Interporto di Bologna - ha dichiarato Alessandro Ricci, presidente di Interporto Bologna Spa - ha sempre avuto un dialogo privilegiato con i Paesi della sponda sud del Mediterraneo. Ciò ci spinge a cogliere questa opportunità di collaborazione con particolare entusiasmo anche considerando gli impatti che gli esiti potrebbero avere per l'intero territorio. Tra le tappe della delegazione marocchina ci sono, infatti, anche il CAAB e il Centergross, perché a noi piace ragionare in rete». 

Schizofrenia democratica sul porto di Napoli, via libera a Forcieri a La Spezia

L'individuazione, da parte del Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, dell'epatologo Riccardo Villari a presidente dell'Autorità Portuale di Napoli era stata attaccata duramente dal Partito Democratico, ma la scorsa settimana, a sorpresa, la Commissione Lavori Pubblici al Senato ha dato parere positivo alla nomina, con il voto (segreto) favorevole di almeno quattro senatori democratici. L'indicazione del PD è invece stata rispettata dai suoi rappresentanti nella Commissione Trasporti della Camera, che ha bocciato Villari e promosso (come i colleghi dell'altro ramo parlamentare) la proposta di assegnare a Lorenzo Forcieri un secondo mandato alla guida dell'Autorità Portuale de La Spezia.

La palla passa a questo punto a Lupi, che, teoricamente, potrebbe infischiarne del parere solo consultivo delle due commissioni e procedere dritto per la strada della nomina di Villari. Salvo però incorrere in ricorsi giudiziari assicurati, già annunciati, in caso il medico assurga alla maggiore carica portuale di Napoli, da due dei candidati esclusi, l'ammiraglio Domenico Picone e il manager Dario Scaella. Che sono sicuri di possedere, contrariamente a Villari, quei requisiti pretesi dalla legge, secondo quanto ribadito con forza dal Consiglio di Stato nella recente sentenza

(S2S n.37/2013) con cui il medico fisioterapista Piergiorgio Massidda è stato destituito a Cagliari (salvo poi incassare il sorprendente endorsement del direttivo di Assoport, che, a voler sottolineare, presumibilmente, la natura politica del ruolo a dispetto di quanto rilevato dalla Magistratura, ha confermato Massidda nella carica di vicepresidente vicario).

Il prossimo anno è attesa una contrazione del -6,9% dei crocieristi nei porti italiani

A Livorno l'analisi del mercato nel corso di Italian Cruise Day. L'Autorità Portuale di Cagliari sarà capofila in Italia per il progetto di ESPO sui diritti dei passeggeri

~~inforMARE~~ - Dopo una crescita del 5,1% dei crocieristi movimentati nei porti italiani nel 2013, per il prossimo anno è attesa una contrazione del -6,9% dei passeggeri dovuta, in primo luogo, allo spostamento di alcune navi dal bacino del Mediterraneo verso altre aree della mappa crocieristica mondiale. Lo evidenzia il rapporto di ricerca "Italian Cruise Watch 2013" presentato oggi a Livorno nel corso della terza edizione di Italian Cruise Day, forum sull'industria crocieristica italiana ideato da Risposte Turismo.

Più in particolare, spiega il rapporto curato da Risposte Turismo, dopo il +16,5% registrato nel primo semestre del 2013 rispetto al medesimo periodo del 2012 (circa 4,42 milioni contro 3,8 milioni) e una chiusura dell'anno in corso stimata in crescita del +5,1% rispetto al dato registrato lo scorso anno (circa 11,44 milioni contro circa 10,9 milioni), le prime previsioni per il 2014 mostrano una contrazione nel numero di passeggeri movimentati negli scali italiani del -6,9% rispetto alle stime 2013. Se tale previsione sarà confermata, nel 2014 i passeggeri imbarcati, sbarcati e in transito negli scali nazionali saranno circa 10,65 milioni e saranno 4.772 le toccate navi a fronte delle 5.235 stimate a fine 2013 (-8,8%). Questi dati sono frutto della proiezione effettuata da Risposte Turismo sulle previsioni di 24 porti crocieristici italiani, scali che nel 2012 hanno movimentato complessivamente il 95% del totale passeggeri.

Lo studio analizza anche altri aspetti legati all'economia del comparto crocieristico. Per ciò che riguarda le infrastrutture si evidenzia un trend di crescita dei terminal crocieristici nazionali, passati dai 38 del 2012 ai 41 del 2013, con una previsione di incremento nel 2014 di ulteriori sette unità.

In merito alle stime 2013 e alle previsioni 2014 relative all'andamento del fatturato degli agenti di viaggio generato dal solo prodotto crociera, il rapporto mostra importanti segnali di ottimismo. Infatti, il 75% degli intervistati a fine 2013 stima un incremento o una stabilità del proprio giro di affari, percentuale che nelle previsioni 2014 sale di circa 15 punti percentuali attestandosi all'89,8% (campione di riferimento: 173 agenzie).

In occasione di Italian Cruise Day, intanto, l'Autorità Portuale di Cagliari ha reso noto che sarà capofila in Italia per il progetto dell'European Sea Ports Organisation (ESPO) sui diritti dei passeggeri. «Nei prossimi mesi, grazie ai contatti avviati coi principali player che insistono sul nostro scalo - ha spiegato Valeria Mangiarotti, responsabile marketing dell'ente portuale e rappresentante per Assoport in ESPO - partirà da Cagliari questo importante progetto di ESPO. Verranno distribuite delle brochure, saranno individuati dei corner informativi e verrà avviata una importante campagna di sensibilizzazione. Il nostro porto sarà inoltre tra i primi in Italia a caratterizzarsi per una attenzione ai portatori di handicap, in particolare crocieristi, che già da oggi godono di percorsi e agevolazioni».

«Il porto di Cagliari - ha commentato il presidente dell'Autorità Portuale di Cagliari, Piergiorgio Massidda, vicepresidente di Assoport - può ancora una volta mettere in luce la propria vivacità e il proprio dinamismo. Abbiamo l'ambizione di dimostrare che oggi i porti possono accogliere nel migliore dei modi tutti i passeggeri anche quelli diversamente abili

che troveranno nel nostro scalo mezzi idonei ai propri spostamenti e un personale di assoluta eccellenza. Ringrazio chi, come il nostro terminalista Cagliari Cruise Port ha capito da subito lo spirito di questa iniziativa, perché in un clima di concorrenza mondiale vince chi punta su servizi di eccellenza e impara a non lasciare dietro nessuno. Sono sicuro - ha concluso Massidda - che l'esempio del nostro scalo verrà seguito da altri porti e recepito anche dal Comune di Cagliari che ha già dimostrato di essere attento a queste dinamiche». (P)

RAM lancia un nuovo Ecobonus per le autostrade del mare

Affinita anticipa all'Euromed Convention di Grimaldi il nuovo progetto Magellano 2020 - più ampio dello strumento predecessore - per rilanciare lo SSS italiano

Ischia (Napoli) – Un nuovo sistema di stimolo comunitario ai traffici di corto cabotaggio marittimo è in arrivo dall'Italia. Non si chiamerà Ecobonus e non sarà rivolto solo agli autotrasportatori ma il suo obiettivo sarà sempre quello di incentivare l'utilizzo delle autostrade del mare. A presentarlo in occasione della 17ma Euromed Convention di Grimaldi Group è stato Tommaso

Affinita, amministratore delegato di RAM – Rete Autostrade Mediterranee: "Le reti Ten-T non devono fermarsi ai confini fisici dell'Europa ma devono sconfinare anche all'Euro-Mediterraneo. Per questo nella prossima call delle reti Ten-T di dicembre presenteremo il progetto Magellano 2020 che introdurrà un nuovo sistema di incentivi allo short sea shipping". Affinita, proseguendo

nella spiegazione, ha detto: "Si tratterà di un nuovo incentivo comunitario volto a sostenere i vari soggetti che intervengono stimolando l'utilizzo delle autostrade del mare e del trasporto marittimo sostenibili. Ogni Stato membro dell'Europa potrà quindi decidere se assegnare queste risorse a un terminal portuale, a un armatore che sceglie di fare andare le navi a gas naturale, a un progetto di trasporto

intermodale, ecc.". Secondo i primi riscontri ricevuti dai dirigenti politici a Bruxelles quest'anno la proposta di RAM potrebbe essere accolta, anche perché nel frattempo è stato definitivamente accertato che gli incentivi dell'Ecobonus non erano aiuti di Stato.

E questa non è l'unica buona notizia che sembra arrivare dall'Europa. La Banca Europea degli Investimenti, infatti, dopo aver finanziato negli ultimi tempi sia il porto di Genova che quello di Savona (rispettivamente con 100 e 150 milioni di euro) è pronta a fare altrettanto anche con lo scalo di Ravenna. Ad annunciarlo è stato il presidente della locale Autorità Portuale, Galliano Di Marco, che ha parlato di "125 milioni di euro in arrivo dalla BEI per il progetto Hub portuale di Ravenna". Sottolineando il notevole incremento dei traffici rotabili grazie all'arrivo di Grimaldi che ha fatto partire da un anno una linea con Catania, Di Marco ha poi aggiunto: "Nei porti non esistono solo container. A Ravenna investiamo per fare crescere sia il traffico

containerizzato che i rotabili e le altre merci varie, sto parlando di un progetto reale di porto a terra, non di nuove

infrastrutture in mezzo al mare".

Il numero uno dell'Autorità Portuale di Ravenna ha posto poi l'accento sui finanziamenti sia nazionali che comunitari dicendo che "non vanno erogati a pioggia ma dovrebbe essere fatta da un organo indipendente una *due diligence* fra i vari progetti esistenti per dire quali meritano investimenti e quali no. Se poi ci fosse un organo decisore che dice che il porto offshore di Venezia non bisogna farlo, non bisogna farlo! Le maxi navi portacontainer da 18.000 TEUs in Italia non ci verranno e non andranno nemmeno a Gioia Tauro perché il transhipment già oggi lo stanno facendo a Tangeri e a Malta dove ci sono condizioni di maggiore efficienza".

Il padrone di casa Manuel Grimaldi ha concordato nel dire che non esistono solo i container e ha sottolineato l'importanza che la Banca Europea degli Investimenti ha avuto nel colmare il gap di liquidità registrato negli ultimi anni. A Ischia era presente anche Francesco Pettenati, consigliere del vicepresidente della BEI, Dario Scannapieco, che ha annunciato come, oltre a Grimaldi cui sono stati erogati 185 milioni di euro per le nuove costruzioni navali, potrebbe presto giungere a conclusione l'iter per finanziare anche le nuove navi di Messina e di Visemar con rispettivamente 120 e 100 milioni di euro.

L'IMO scommette sul Passaggio a Nord Est quale principale via di trasporto marittimo nell'Artico e si impegna ad emettere un Codice Polare entro il 2017

"Nei prossimi 5 anni il Passaggio a Nord Est sarà la principale via di trasporto marittimo attraverso l'Artico" ha detto il segretario generale dell'IMO, il giapponese Koji Sekimizu, giunto a San Pietroburgo per partecipare agli eventi indetti per festeggiare il centenario del Registro navale russo.

Sekimizu aveva avuto egli stesso questa estate l'opportunità di navigare lungo la rotta artica russa (S2S n. 32/2013) e ha commentato: "Sono rimasto davvero impressionato da come stanno le cose: la rotta è libera dai ghiacci per il 90% delle 1.700 miglia che ho percorso. Durante l'estate un gran numero di navi potrebbero viaggiare lungo questa rotta. Se siamo certi che l'appoggio dei rompighiaccio è garantito, il Passaggio a Nord Est potrebbe veder non solo aumentare il traffico delle navi che trasportano minerali e petrolio dalla Russia ai Paesi asiatici, ma anche di quelle che trasportano merci dall'Asia all'Europa".

Richiesto di fare un raffronto con le prospettive del Passaggio a Nord Ovest, Sekimizu ha risposto: "Ovviamente c'è una grande differenza. In base alle mie informazioni i ghiacci attorno alla costa canadese sono ancora ben presenti nell'area e la navigazione è perciò difficilissima anche in estate. La costa canadese, poi, è molto più complicata di

quella del Passaggio a Nord Est e occorre tener conto del fattore rappresentato dalla legislazione locale. Per quanto posso prevedere, dunque, nei prossimi 5 anni il Passaggio a Nord Est rimarrà la principale rotta artica adatta alla navigazione".

Oltre allo stesso Sekimizu, la conferenza "Navigazione artica e attività offshore: come rispondere ai problemi di sicurezza e ambientali" organizzata dal Registro navale russo ha visto sul palco diverse personalità di spicco, tra cui il vice ministro dei Trasporti della Federazione Russa, Victor Olerskiy, il direttore

esecutivo dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA), Markku Mylly, alti funzionari di associazioni internazionali (ICS, BIMCO), di agenzie marittime governative di Cina, Danimarca, Germania e Norvegia, delle compagnie petrolifere russe Gazprom e Rosneft, delle società di armamento Sovcomflot e Maersk, di cantieri navali, compagnie di assicurazione, nonché l'amministratore delegato del Registro navale russo, Sergey Sedov.

Il Registro navale russo fu fondato nel 1913 ed è membro dello IACS dal 1969,

è riconosciuto dalla Unione Europea e dalle Amministrazioni marittime di 70 Stati ed è membro associato di Intertanko, Intercargo e BIMCO. Inoltre, il Registro russo è l'unica società di classificazione navale al mondo ad avere navi a propulsione nucleare in classe e può vantare più di 50 anni di operatività condotta in maniera efficiente e senza avarie da queste unità, che

hanno consentito di risolvere compiti di importanza strategica, come il trasporto di merci senza incidenti lungo il Passaggio a Nord Est e la viabilità della navigazione durante tutto l'anno nei mari artici.

Come da titolo, nel corso della conferenza gli esperti hanno discusso possibili soluzioni alle principali questioni relative alla sicurezza e alla regolamentazione e i rappresentanti delle Amministrazioni marittime statali hanno toccato svariati punti. Molto dibattuta è stata la teoria del ritiro dei ghiacci che ha messo in evidenza approcci diversi alle previsioni in merito che, tutto sommato, confermano come il numero di navi di elevata Ice Class e di rompighiaccio richiesti sia in continua crescita. I principali cantieri

hanno presentato soluzioni allo stato dell'arte per la forma dello scafo delle navi rompighiaccio e per i relativi sistemi di propulsione, inclusi progetti di rompighiaccio a forma obliqua, un avveniristico rompighiaccio alimentato

a LNG per la Finlandia, possibili doppie funzionalità per le future navi gasiere per il progetto Yamal LNG Arctic e altre innovazioni.

Le compagnie di navigazione che operano nell'Artico hanno condiviso le loro esperienze accumulate percorrendo il Passaggio a Nord Est. Tutti i partecipanti si sono detti d'accordo che è necessario sviluppare il Codice Polare, che l'IMO sta attualmente elaborando con l'ausilio di esperti russi. Secondo il segretario generale dell'ente, tale codice potrebbe essere presto pronto: "Spero vivamente che potremo dire conclusi entro il 2014 tutti i lavori preparatori per il Codice Polare in modo da poterlo adottare entro la fine dello stesso anno. Il nuovo codice

entrerà in vigore nel 2016 o all'inizio del 2017 e si tratterà di un codice il cui rispetto sarà obbligatorio e che verrà implementato nelle convenzioni IMO, una delle quali è la Solas e l'altra la Marpol" ha concluso Sekimizu.

Il Passaggio a Nord Ovest sfida quello a Nord Est

I viaggi dal Canada al Nord Europa si stanno affermando come alternativa a quelli che dall'Estremo Oriente prendono la direzione del Mare del Nord

Il Canada si prepara a rispondere alla Russia nella gara per la ricerca del passaggio libero da ghiacci più conveniente per collegare Oriente e Occidente in alternativa alle tradizionali rotte marittime che passano per il Tropico del Cancro.

Dal momento che la calotta artica si sta progressivamente sciogliendo, sta anche aumentando l'interesse ad utilizzare commercialmente rotte marittime ad elevate latitudini in quanto, essendo più brevi, comportano minori costi.

Di fatto, secondo le previsioni dell'Istituto

Russo di Ricerca per l'Artico e l'Antartico (AARI), il ghiaccio artico comincerà a scomparire a settembre entro il 2050 e, durante il resto dell'anno, sarà più sottile di ora, cosa che però comporterà altri problemi alla navigazione come precipitazioni nevose che si incrosteranno sulle navi. In generale, dunque, la navigazione artica resterà un'impresa difficile e rischiosa, che pur sempre avrà bisogno dell'assistenza dei rompighiaccio e di personale di bordo altamente qualificato.

In ogni caso, è facile pronosticare che il numero di viaggi lungo le rotte artiche è destinato a crescere, anche se l'alternativa non dovrebbe rimpiazzare del tutto i tradizionali percorsi attraverso i canali di Suez e di Panama.

Più di quattro decenni fa, nel 1969, la petroliera americana Manhattan, adattata allo scopo, affrontò il Passaggio a Nord Ovest per verificare se, lungo questa rotta, si potesse far giungere il petrolio prodotto in Alaska alla costa orientale degli Stati Uniti evitando così il lungo viaggio

attraverso il Canale di Panama. Tuttavia, i problemi incontrati dalla nave con i ghiacci fecero desistere da ulteriori tentativi e gli USA optarono per la costruzione di un oleodotto.

Ultimamente, però, il Passaggio a Nord Ovest si sta di nuovo proponendo come rotta alternativa, e questo non solo nei confronti del Canale di Panama, ma anche in quelli del Passaggio a Nord Est, che ormai ha conquistato una certa popolarità (*S2S n. 35/2013*).

Infatti, alla fine dello scorso settembre la

rinfusiera Nordic Orion di taglia Panamax della compagnia danese Nordic Bulk Carriers ha effettuato il primo viaggio in assoluto da Vancouver (Canada) a Pori

(Finlandia) trasportando 73.500 tonnellate di carbone destinate alla società finlandese Ruukki Metals Oy. La nave, classificata Ice Class 1A e lunga 255 metri, è dotata di paratie rinforzate per resistere ai ghiacci galleggianti e di altri accorgimenti costruttivi adatti alle condizioni estreme dell'Artico.

Il viaggio è stato organizzato in stretta collaborazione con la Guardia Costiera canadese mentre l'autorità dei trasporti canadese, Transport Canada, ha rilasciato un Certificato per la prevenzione dell'inquinamento nell'Artico.

Il Passaggio a Nord Ovest è di oltre 1.000 miglia marine più corto della tradizionale rotta attraverso il Canale di Panama, facendo così risparmiare 4 giorni di navigazione e circa 80.000 dollari americani di carburante, consentendo oltretutto di trasportare il 25% in più di carico (15.000 tonnellate di carbone, nel caso specifico). I 200.000 dollari così recuperati coprono ampiamente i costi della scorta rompighiaccio.

Non solo, ma, come accennato, il Passaggio a Nord Ovest si pone altresì in concorrenza con quello di Nord Est, noto anche come Rotta del Mare del Nord, giacché la maggior parte delle destinazioni per le quali gli armatori si propongono di usare quest'ultima possono essere raggiunte anche attraverso il primo. Sebbene il percorso dalla Russia baltica alla Corea del Sud attraverso il Passaggio a Nord Est sia di circa 2.000 km più breve che attraverso quello a Nord Ovest, se la nave parte dal Mare del Nord la differenza

è minima. Di conseguenza, gli elementi decisivi per scegliere una rotta o l'altra sono costituiti dalle condizioni dei ghiacci (estremamente variabili), dal costo della scorta rompighiaccio e dal peso che hanno le varie misure di controllo e di prevenzione imposte dai vari Stati nella cui giurisdizione si trovano le acque attraversate. Ad esempio, la posizione ufficiale del Canada è che il Passaggio a Nord Ovest è ricompreso nelle sue acque territoriali, cosicché qualsiasi nave voglia

seguire tale rotta deve preventivamente registrare il proprio viaggio presso la Guardia Costiera e ottenere il permesso dallo Stato.

La Russia ritiene di avere un vantaggio su questo fronte, dovuto alla disponibilità di rompighiaccio nucleari, di porti e centri di soccorso lungo la rotta, di una legislazione

adeguata e di una notevole esperienza nelle navigazione artica.

Lo scorso mese il traffico marittimo nel canale di Suez è diminuito del -1,5%

Nei primi nove mesi del 2013 sono transitate complessivamente 12.236 navi (-5,8%)

~~infatti~~ Lo scorso mese il traffico marittimo nel canale di Suez ha registrato una flessione del -1,5%. La via d'acqua egiziana è stata infatti attraversata da 1.415 navi rispetto a 1.436 nel settembre 2012. Le petroliere sono state 294 (+3,5%) e le altre tipologie di navi 1.046 (-9,2%).

Nei primi nove mesi del 2013 nel canale sono transitate complessivamente 12.236 navi, con una diminuzione del -5,8% rispetto a 12.996 nel periodo gennaio-settembre dello scorso anno. Le petroliere sono ammontate a 2.653 unità (-2,0%) e le navi di altra tipologia a 9.508 unità (-7,6%). 



28 ottobre 2013

**LA CERIMONIA
EVERGREEN BATTEZZA
"EVER LINKING"**

Taiwan - La compagnia giapponese Evergreen ha tenuto la scorsa settimana la cerimonia di battesimo della nave "Ever Linking"; seconda unità di classe L, costruita presso i cantieri Csbcc a Taiwan. L'evento, che si è tenuto presso i bacini Csbcc di Kaohsiung, è stato presentato da Bronson Hsieh, vicepresidente del gruppo Evergreen, alla presenza di molte autorità locali. Il taglio del nastro è stato affidato a Datin Sarunee Ong, moglie del presidente di Evergreen Marine Malesia.

La "Ever Linking" ha capacità 8.508 teu, è lunga 334,8 metri, larga 45,8 con pescaggio 14,2 metri. A bordo ha 948 prese reefer. La nave può viaggiare a 24,5 nodi. Di proprietà della società Evergreen Marine Uk, la "Ever Linking" entrerà in servizio sulla rotta Estremo Oriente-Europa a partire dal 30 ottobre.

Alle attuali condizioni di mercato, molto competitive, «tagliare i costi operativi, ma aumentare la redditività dei servizi è un passaggio fondamentale» fanno sapere da Evergreen. La scelta di utilizzare unità come la "Ever Linking" va proprio in questa direzione.



29 ottobre 2013

**NUOVE COSTRUZIONI
SHIPPING, I FONDI
TORNANO A INVESTIRE**

Genova - I fondi internazionali tornano a investire nell'industria dello shipping. Anzi, il livello degli investimenti previsti nel 2013 andrà molto vicino al record stabilito nel 2011, quando la fiducia nel settore già in crisi, consentiva comunque di stabilire risultati interessanti.

I private equity quest'anno hanno già raggiunto i 2,7 miliardi di dollari di investimenti, dando un segnale forte ai mercati sulla ripresa dello shipping e il record del 2011 sembra più vicino. **La cifra, resa nota dalle analisi di Marine Money, è una parte degli 11 miliardi di dollari che sono stati investiti dal settore tutto, calcolando anche le nuove costruzioni.**

Carlyle, Kkr e Oaktree Capital Management hanno optato per il settore dello shipping anche perchè il resto del mercato è decisamente affollato, vista la crisi e il numero esiguo di opportunità da poter cogliere.

Questi grandi gruppi sono presenti nella componente azionaria delle compagnie e spingono gli armatori per nuove costruzioni. I fondi infatti sono stati attratti soprattutto dalla bassa valutazione economica degli asset (colpiti dalla crisi) e ora chiedono espansione, anche per un ritorno dei propri investimenti. Molti gruppi evitano come la peste lo shipping, scottati dal crollo dopo gli anni del boom sino al 2008. Ma quel periodo sembra un ricordo lontano e ora il ritorno in massa dei private equity viene salutato come un segnale di rinascita dello shipping: «È un segnale che siamo alla fine del ciclo negativo per tutto il settore e questi sono investimenti intelligenti», spiega **Jim Lawrence, presidente di Marine Money.** Tutti contenti quindi, ma sino ad un certo punto. Gli analisti rimangono infatti preoccupati della troppa offerta del settore di fronte ad una domanda che continua a languire e detano preoccupazione, in questo senso, anche i continui ordini all'industria cantieristica, che di fatto alimenterebbero questa "overcapacity" che determina noli bassi che stentano a decollare a causa della mancanza di domanda.

Fanno ben sperare alcuni segnali incoraggianti nelle dry bulks e nelle petroliere, ma la paura che i noli rimangano bassi è sempre presente.

FMC calls for regulatory summit to examine P3

The U.S. Federal Maritime Commission (FMC) Chairman, Mario Cordero, has invited fellow regulators in the European Union and China to join a Global Regulatory Summit in Washington DC to discuss their respective roles in considering the impact of the announced P3 Alliance.

The three P3 members (Maersk, MSC and CMA CGM) could now face an uphill task in securing regulatory approval for their planned cooperation by the target date of May next year. The May target date is important as it will coincide with the start of the new annual service contract date for the US related trades.

Although the alliance was first announced in June, the P3 took four months to submit regulatory filings in the US, Europe and China, while conducting a broad public relations campaign during that period. FMC Commissioner Richard A. Lidinsky, Jr. issued a strongly worded statement on 22 October, warning that, ***"this Alliance is moving forward as if it has already met regulatory approval despite the lack of any significant filing with regulatory authorities in Europe, China or the U.S. Pushing behind the scenes and placing positive stories with the press is not a substitute for proper consideration of the consequences of this massive carrier alignment."***

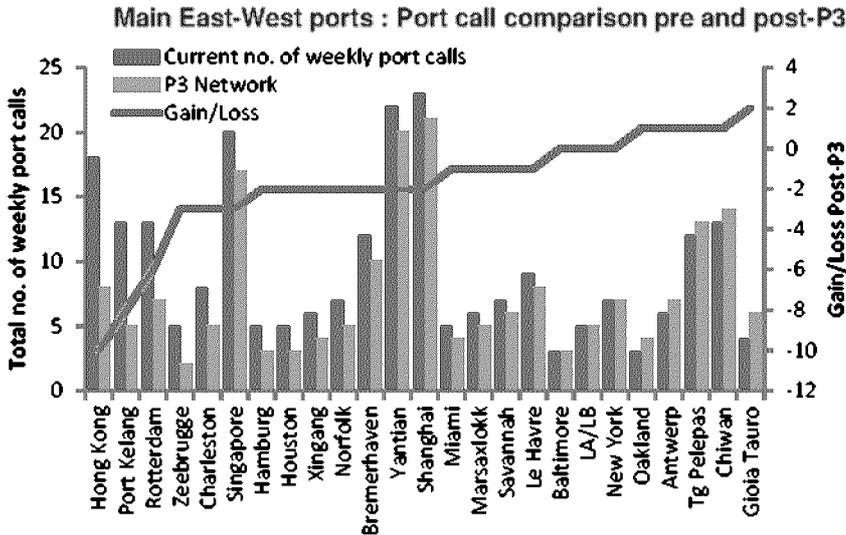
The regulators appear to have also misunderstood some of the details of the proposed P3 network, as illustrated by FMC Commissioner William P. Doyle's concerns relating ***"to media reports that a combined east-west fleet of 346 vessels will be reduced to 255 vessels once the proposed Alliance is consummated."*** Under the proposed P3 network revealed two weeks ago, the P3 carriers plan to operate a total of 252 ships on the three East-West routes covering Asia to Europe, transpacific and transatlantic trades. However, the network will exclude several East-West services that will remain outside the scope of the P3 arrangement, including services covering Canada, Australasia and the Middle-East that forms part of the 346 ships mentioned by Commissioner Doyle.

Based on Alphaliner's estimates, the total capacity operated by the P3 carriers will remain unchanged, even through there will be some service rationalisation due to the use of larger ships.

The appointment of Maersk Line's Lars Mikael Jensen as CEO of the P3 joint vessel operating center in London also raises questions on its operational independence. Lars Mikael was a senior executive in Maersk Line who was previously head of its Asia-Europe trade. The P3's failure to nominate an independent candidate to run the combined operations of the three carriers will raise further questions about the P3's neutrality and ability to operate without interference from the three member carriers.

Hong Kong, Port Kelang & Rotterdam the main losers under proposed P3 network

The three main hub ports of Hong Kong, Port Kelang and Rotterdam will suffer the greatest loss of port calls under the P3 network, based on Alphaliner's analysis of the recently revealed P3 service rotations, targeted to start from May next year.



Hong Kong will see the total number of weekly port calls on the relevant strings of the three P3 carriers drop from 18 currently to only 8 under the proposed new rotations.

Currently, Hong Kong receives 6 FE-US calls and 12 FE-Europe calls weekly on various Maersk, MSC and CMA CGM strings which will be replaced by the new P3 network next year. Following the revamp of the P3 services, Hong Kong will only be featured on 4 FE-US and 4 FE-Europe calls, as South China volumes will be concentrated at Yantian in East Shenzhen and Chiwan in West Shenzhen.

The rationalisation of the P3's southeast Asia hubs will similarly see the number of weekly calls at Port Kelang drop from 13 to 5. All of the proposed Port Kelang calls will be focussed on FE-Europe routes, with the volumes to be diverted to Tanjung Pelepas and Singapore.

In North Europe, Rotterdam will see the number of weekly calls fall from 13 to 7. Although it will continue to feature on all 3 of the Transatlantic loops for the P3, Rotterdam will receive only four FE-North Europe calls compared to 10 calls currently.

Five ports (Gioia Tauro, Chiwan, Tanjung Pelepas, Antwerp and Oakland) will see the number of P3 calls increase despite the rationalisation in the total number of services, as one FE-North Europe and one FE-Med string will be removed even though total capacity is unchanged due to the use of larger ships on the remaining strings.

Funding boost for Rotterdam LNG hub

17 Oct 2013

Progress is being made with the Port of Rotterdam Authority's plan for an LNG hub by 2015 following two European subsidy applications for €40m and €34m.

The European Union's €40m subsidy will cover LNG infrastructure for the Rhine-Main-Danube area, while the €34m will cover LNG breakbulk terminals in Gothenburg and Rotterdam.

A series of studies, to be completed in December 2015, will be carried out to create a European strategy plus pilot deployments both for LNG as fuel for inland vessels and as cargo transported on waterways and distributed via inland ports along the Rhine, Main and Danube rivers.

A new storing terminal will be built in Rotterdam, from which smaller facilities will be supplied with LNG. It will also feature a truck loading bay.

The new facility to be constructed in Gothenburg will be the first satellite terminal to be supplied directly from the Rotterdam breakbulk facility.

With this, the Port of Rotterdam Authority will help create a logistics chain for LNG – the first in Europe.

A total of 33 partners are involved in the LNG 'masterplan' for the Rhine-Main-Danube corridor, which is coordinated by 'ProDanube'.

Rotterdam port authority is coordinator for the Rhine corridor, while the ports of Antwerp, Strasbourg, Mannheim and Basel are also involved in the LNG project.

The subsidy for the breakbulk terminals relates to a joint venture between the ports of Gothenburg and Rotterdam, which will make it possible to supply LNG to the bunker market in north-west Europe.

Since 2011, the port has had a terminal for storing and handling LNG.

Earlier this year, the municipality of Rotterdam amended the regulations so that inland shipping can now bunker.

Support by these subsidies, the port authorities of Rotterdam, Amsterdam, Gothenburg and Antwerp, among others, are preparing for future joint international regulations.