



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

4 NOVEMBRE 2013

Ok al bilancio di previsione 2014 dell'Autorità Portuale del Levante

Il prossimo anno nuove opere per un importo di 8,63 milioni di euro

~~inforMARE~~ - Oggi il bilancio di previsione 2014 dell'Autorità Portuale del Levante è stato approvato all'unanimità in sede di Comitato Portuale assieme all'allegato bilancio pluriennale 2014-2016, il documento che schematizza in termini finanziari le linee di indirizzo strategiche dell'ente nei prossimi tre anni nei tre porti di Bari, Barletta e Monopoli che fanno parte del network.

«I programmi presentati nella relazione previsionale e programmatica - ha spiegato il presidente dell'Autorità Portuale, Francesco Mariani - individuano, tra gli altri, gli obiettivi generali che saranno perseguiti nel corso dell'esercizio 2014 con l'obiettivo di innalzare i livelli di competitività dei tre porti del network, a partire dal grande progetto di riqualificazione funzionale e ampliamento del terminal crociere. Il nostro documento finanziario - ha precisato Mariani - rispecchia una politica gestionale rivolta alla razionalizzazione e ottimizzazione delle risorse, mentre, sul versante degli investimenti, la strategia di sviluppo del sistema dei tre porti, Bari - Barletta - Monopoli, mira a perseguire un'ambiziosa programmazione nelle direttrici di sviluppo, dei traffici passeggeri e commerciale, ambiti per i quali, nel piano sono stati previsti interventi infrastrutturali in grado di renderne fortemente competitive le rispettive aree».

Il bilancio di previsione 2014 prevede un avanzo di 10,35 milioni di euro. L'esercizio 2014 vedrà impegnata l'Autorità Portuale nella realizzazione o appalto di nuove opere per un importo totale previsto di 8,63 milioni di euro. Tra le opere previste nell'elenco annuale figurano prioritariamente i lavori di dragaggio del porto di Barletta, per l'ammontare di due milioni di euro, finanziati con risorse proprie; opere varie di adeguamento dei tre porti per l'innalzamento dei livelli di sicurezza, per circa 100mila euro; la realizzazione o ultimazione di opere già previste dal POT, per la somma di 1,20 milioni di euro, oltre al saldo per i lavori di completamento della Darsena di Ponente per l'importo di 3,22 milioni di euro. Nell'esercizio finanziario 2014 sono stati inseriti anche i lavori di ristrutturazione e ampliamento del Terminal Traghetti e Crociere del porto di Bari per un ammontare di quattro milioni di euro. (11)

Bologna partner di Tanger Med

2 novembre 2013

BOLOGNA – L'Interporto di Bologna ha ricevuto una delegazione della Zona franca di Tanger Med (Marocco) per vagliare l'opportunità di costruire insieme 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'Interporto di Bologna, che da sempre opera in un contesto fortemente proiettato all'internazionalizzazione, ha iniziato un dialogo collaborativo con la Zona Franca di Tanger Med, che 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.

Il governo Marocchino si è impegnato negli anni più recenti in un'operazione di riqualificazione e riposizionamento del Paese, che porterà alla creazione di un'offerta logistica importante, solida ed efficiente. Questo spiega la visita all'Interporto di Bologna, modello infrastrutturale di riferimento per il governo marocchino, a cui rifarsi per la realizzazione di un network di piattaforme logistiche a supporto dei progetti di sviluppo.

L'Interporto di Bologna ha sempre avuto un dialogo privilegiato con i Paesi della sponda sud del Mediterraneo – dichiara Alessandro Ricci, presidente di Interporto Bologna SpA – 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 – dichiara sempre Alessandro Ricci.

Maersk prepara il ritorno a Gioia Tauro

La compagnia danese starebbe lavorando per portare una delle nuove Triple-E da 18.000 TEUs sulle banchine di MCT, in attesa dell'avvio dell'alleanza P3

Dopo oltre due anni di assenza Maersk Line sta progettando il ritorno delle sue navi sulle banchine di Gioia Tauro, gestite dalla società Medcenter Container Terminal, di cui lo stesso gruppo danese è socio insieme ad MSC e a Contship Italia. Un eventuale futuro ritorno delle portacontainer azzurre deve essere ancora ufficializzato, ma nei giorni scorsi si è svolto un incontro nello scalo calabrese

tra i vertici della compagnia (rappresentati per l'occasione del responsabile dell'area mediterranea, Manuel Guerrero), esponenti degli uffici tecnici della locale Autorità Portuale, manager di MCT e esponenti dell'autorità marittima, proprio per discutere di questo argomento, con particolare riferimento alla verifica delle caratteristiche tecniche del porto e della sua predisposizione ad accogliere le navi

di Maersk, in particolare le nuovissime ed enormi Triple-E da 18.000 TEUs.

Tra le varie ipotesi, ancora da confermare, ci sarebbe infatti anche la possibilità che sulle banchine della società terminalistica del gruppo Contship arrivino proprio la Maersk Mc-Kinney Møller e le sue gemelle, che i cantieri della Corea del Sud stanno continuando a 'sfornare' e che l'armatore danese per adesso impiega in

un solo servizio mediterraneo, con hub ad Algeciras. Secondo quelli che sarebbero i piani della compagnia dovrebbe essere proprio questo loop a subire alcune variazioni, tra cui appunto l'inserimento di una toccata a Gioia Tauro.

Non è ancora chiaro se ciò avverrà nell'ambito del lancio dell'alleanza P3 Network (con MSC e CMA CGM), e quindi non prima della seconda metà del 2014, o se invece si tratti di una decisione indipendente del liner danese, e che quindi potrebbe essere implementata anche prima. Dalla sede genovese di Maersk Italia confermano soltanto che "ci saranno delle toccate della P3 a Gioia Tauro, che molto probabilmente coinvolgeranno anche nostre navi".

Nulla vieta però a Maersk di anticipare i tempi e - in attesa del parere dell'Antitrust europea e delle analoghe autorità delle altre aree del mondo interessate della P3 - ricominciare a portare proprie navi nello scalo calabrese, abbandonato a

maggio 2011 (S2S n21/2011).

Quello che è certo è che Gioia Tauro, già oggi, potrebbe accogliere le Triple-E: "Abbiamo fondali profondi 17 metri e gru post-panamax perfettamente in grado di lavorare le navi da 18.000 TEUs, essendo tra l'altro le stesse utilizzate a Tanger Med, dove queste unità già arrivano" spiega infatti un portavoce di Contship Italia. "Restiamo in attesa di capire quali saranno le decisioni di Maersk Line, ma nel frattempo siamo assolutamente pronti e preparati a questa sfida". I recenti lavori di completamento dei dragaggi servono infatti a dotare anche gli ultimi 600 metri di quelle condizioni - già presenti nel resto del terminal - necessarie a lavorare le Triple-E.

Caso Gioia Tauro a parte, il futuro lancio della P3 potrebbe sconvolgere in misura sensibile gli attuali equilibri terminalistici mondiali, generando incrementi di

traffico per alcuni porti e perdite di volumi per altri.

Secondo un recente report diffuso dalla società specializzata Sealntel, infatti, la questione degli hub impiegati dalla nuova super-alleanza tra i primi tre carrier al mondo nel settore dei container è molto delicata, sia a causa dei contratti ad oggi in essere tra le compagnie e i loro terminal 'abituati', sia perché le stesse compagnie sono azioniste delle società di gestione portuale.

Attualmente Maersk utilizza come hub in Far East il porto malese di Tanjung Pelepas, mentre in Mediterraneo scala principalmente Algeciras e Tanger Med. MSC utilizza invece Singapore in Asia e Valencia in Mediterraneo, mentre per CMA CGM gli hub principali sono Port Klang (in Malesia) e Marsaxlokk (Malta). Analizzando la programmazione annunciata della P3 Sealntel ha tuttavia rilevato che, mentre sulle rotte Asia-Nord Europa il network utilizzerà sostanzialmente gli attuali loop di Maersk, sui traffici tra Estremo Oriente e Mare Nostrum saranno mantenuti una

serie di servizi di MSC e CMA CGM, e conseguentemente anche i terminal utilizzati.

Quantificando l'impatto di queste variazioni del network di servizi, Sealntel ha quindi evidenziato come sia Tanger Med sia Algeciras perderanno 5 o 6 toccate settimanali, mentre Valencia, pur restando

il principale hub mediterraneo della P3, perderà 3 scali settimanali, e Malta 2. In Nord Europa, invece, il principale beneficiario dell'avvento della P3 sarà il porto tedesco di Wilhelmshaven - gestito da Maersk tramite APM Terminals - che guadagnerà due nuove toccate, mentre Amburgo resterà stabile con 3 toccate settimanali. Il nuovo terminal London Gateway di DP World invece non riceverà nessuno dei servizi dell'alleanza, mentre Anversa vedrà crescere da 3 a 4 le toccate settimanali. Il porto che perderà di più è invece Rotterdam, che vedrà le toccate settimanali scendere da 8 a 4.

Analisi tanto dettagliate quanto, almeno per ora, ipotetiche: la P3, per iniziare ad operare, dovrà infatti ottenere il via libera da tutte le principali autorità Antitrust del

mondo, e non è scontato che esse arrivino in modo automatico, specie per quanto riguarda la 'rigida' Unione Europea.

Secondo l'avvocato marittimista olandese Guus Braakman, infatti, Bruxelles potrebbe non garantire la propria autorizzazione se la P3 dovesse in qualche modo avvantaggiarsi sul mercato europeo dei benefici ottenuti in quelle giurisdizioni - come USA e Singapore - in cui le conference (consorzi tra armatori, banditi dall'UE 5 anni fa) sono ancora ammesse.

Le stesse Maersk, MSC e CMA CGM fanno parte del Transpacific Stabilisation Agreement, dell'Asia-West Africa Trade Agreement e dell'Asia West Coast South America Freight Conference ma, secondo Braakman, le compagnie potrebbero essere accusate in Europa di tacita collusione se dovessero operare come cartello legale in quelle giurisdizioni in cui le norme antitrust sono meno rigide rispetto a quelle esistenti nel vecchio continente.

Mezzo miliardo di ricadute dalle crociere in Adriatico

2 novembre 2013 |

Ma se Venezia tagliasse fuori le navi oltre 40 mila tonnellate di stazza si perderebbero 428 milioni

MESTRE – La ricaduta economica diretta annua della crocieristica in Adriatico è di 507 milioni di euro, di cui il 68,2% (pari a 345,62 milioni di euro) è generato dai porti crocieristici adriatici italiani.

Il dato è emerso dalla ricerca "Venezia e l'Adriatico" presentata di recente in una conferenza stampa all'Hotel Hilton Garden Inn di Mestre. Lo studio, commissionato da Venezia Terminal Passeggeri, e svolto da Risposte Turismo, ha analizzato la rilevanza del porto veneziano per i traffici crocieristici e le ricadute economiche nell'intera regione adriatica.

Alla sola Venezia infatti, è ascrivibile il 54% della spesa diretta totale dell'Adriatico (274 milioni di euro), un valore molto più alto considerando il valore aggiunto complessivo (ricaduta indiretta e indotta) che uno studio dell'Autorità Portuale di Venezia ha stimato pari a 400 milioni. Applicando la stessa proporzione all'intera area adriatica, la dimensione complessiva salirebbe a 700 milioni di cui 500 appannaggio dei soli porti italiani.

All'interno del bacino Adriatico sono 20 i porti che hanno accolto traffico crocieristico nel 2012, per un totale movimenti passeggeri pari a quasi 5 milioni e un totale toccate navi pari a 3.550, rispettivamente il 19,4% ed il 23,7% dell'intero Mediterraneo. Degli scali dell'area, Venezia è in testa alla classifica con una percentuale sul totale movimenti passeggeri del 35,6% e del 18,6% per quanto attiene alle toccate. A seguire rispettivamente Dubrovnik, Corfu, Bari e Kotor che assieme a Venezia portano le quote percentuali a 85,7% e 66,2%.

Ben l'89% delle navi di stazza superiore alle 40.000 tonnellate entrate in Adriatico hanno fatto scalo (come homeport o come port of call) a Venezia. Sono solo 50 gli itinerari crocieristici che nel 2012 hanno escluso Venezia. Ne deriva un elevatissimo grado di dipendenza della crocieristica in Adriatico da Venezia (emblematico il caso di Bari in cui oltre 90% delle toccate nave è riferibile a navi sopra le 40.000 tonnellate che transitano anche per Venezia). Lo studio ha inoltre ipotizzato che qualora Venezia uscisse dagli itinerari delle navi superiori alle 40.000 tonnellate di stazza sarebbe a rischio in Adriatico una ricaduta economica di 428 milioni di euro.

"Questa ricerca conferma ancora una volta come la crocieristica in Adriatico sia legata a Venezia, la prima meta del Mediterraneo – sottolinea Sandro Trevisanato, presidente di Venezia Terminal Passeggeri – Le efficienti infrastrutture portuali, la connessione del terminal con un aeroporto intercontinentale quale il Marco Polo, e l'indiscutibile appeal della Serenissima sotto il profilo storico-culturale hanno reso possibile lo sviluppo dell'intero Adriatico quale area privilegiata per creare e potenziare gli itinerari crocieristici, una condizione favorevole di cui beneficiano tutti i porti che vi si affacciano. Eventuali riduzioni del traffico crocieristico a Venezia, anche in una fase transitoria, significherebbero, in termini prudenziali, una perdita gravissima per l'economia del comparto. Un effetto domino le cui conseguenze catastrofiche, in una fase delicata per l'economia italiana, si tradurrebbero in un danno a catena per tutti i porti italiani e stranieri che si affacciano su questo mare".

I Comuni "portuali" Anci bacchettano Assoporti

2 novembre 2013

Una nota del delegato di settore Alessandro Cosimi al presidente Pasqualino Monti – L'auspicio di fare sistema con il territorio e l'offerta per un nuovo confronto

ROMA – L'assemblea di Assoporti di martedì scorso, che ha visto – come abbiamo riferito – una presa di posizione molto netta delle Autorità portuali sul tema, ormai diventato un mantra, dell'autonomia finanziaria e delle risorse agli scali marittimi, ha registrato qualche strascico fin dalle prime ore. Compresa la nota polemica dell'Anci, l'associazione dei Comuni italiani, che ha lamentato con forza il "mancato coinvolgimento dei territori delle città portuali" nell'assise romana.

Il sindaco di Livorno Alessandro Cosimi, da poco nominato dal presidente dell'Anci Fassino delegato della stessa Anci per le città portuali, ha inviato al presidente di Assoporti Pasqualino Monti una nota in cui, sottolineando che è sempre più necessario far sistema per garantire un salto di qualità alla portualità nazionale, scrive testualmente che "dispiace apprendere solo dagli organi di informazione dei lavori dell'assemblea generale di Assoporti; la mancata partecipazione dei comuni sedi di porti all'appuntamento riconduce oggettivamente i lavori a un confronto, seppur importante, tra autorità portuali".

"Consentire al sistema portuale italiano di compiere un salto di qualità – ha scritto il sindaco Cosimi – significa superare le ancora eccessive e diffuse incapacità di fare sistema, abbandonando le spinte autoreferenziali a partire dal recupero del naturale rapporto con il territorio, non solo dal punto di vista istituzionale ma anche di interlocuzione sociale. I porti – continua la lettera di Cosimi – riflettono la ricchezza dei soggetti presenti sul territorio a partire dai lavoratori e dai cittadini, dalle imprese e dalle amministrazioni regionali e locali". Cosimi conclude rinnovando "la disponibilità dell'Anci a lavorare a favore di un reale confronto sui porti italiani".

Fin qui la nota del delegato nazionale di Anci per le città portuali: che – si sottolinea nella stessa associazione – ha partecipato e partecipa anche alle numerose tavole operative dell'Unione Europea sulle tematiche marittime. Da parte sua Assoporti rileva che la richiesta di Cosimi è degna della massima attenzione, ma fino ad oggi l'Anci non ha mai manifestato l'interesse a partecipare all'assemblea dell'associazione, che è composta dalle Autorità portuali e da una parte delle Camere di Commercio. Il dibattito rimane comunque aperto, anche perché la necessità di "fare sistema" è sentita da tutti: salvo verificare poi – come scriviamo su queste stesse pagine in relazione al "sistema portuale" della Toscana – che al di là delle formule sono pochi i porti, e forse le istituzioni stesse, che operano fattivamente in questo senso.

* * *

E torniamo alle risorse che non ci sono: occorre l'autodeterminazione finanziaria – ha ribadito il presidente di Assoporti Monti – per consentire ai porti italiani di trovare subito le risorse indispensabili per presentarsi sul mercato con un'offerta di servizi adeguata alle reali necessità dell'economia globale, utilizzando tutti gli strumenti finanziari possibili (ivi compreso un Fondo in collaborazione con Cassa depositi e prestiti), che realizzino un effetto moltiplicatore, rispetto alle scarsissime risorse che oggi gli scali marittimi del paese sono autorizzati a trattenere del gettito Iva prodotto.

Ma i tempi, per attuare azioni di rilancio, sono – secondo il presidente di Assoporti – terribilmente stretti e sono quindi necessarie misure di assoluta emergenza. Fra queste l'uscita immediata delle Autorità portuali dall'elenco delle pubbliche amministrazioni redatto dall'Istat. Il che significa riconoscere loro una flessibilità gestionale e organizzativa, anche e specialmente nell'espletamento delle politiche commerciali, a costo e a rischio zero per lo Stato. Visto, fra l'altro che le stesse Autorità portuali, sono vincolate per legge al pareggio di bilancio e non usufruiscono di finanziamenti pubblici dal 2002.

Quindi la definizione di uno strumento nuovo di governance delle Autorità portuali: una conferenza dei servizi che consenta di mettere intorno a un tavolo tutti i soggetti e gli enti dal cui funzionamento e coordinamento dipende l'efficienza di un porto.

La proposta di come autofinanziarsi ha visto, come noto, l'adesione immediata di Cassa depositi e prestiti: il presidente Franco Bassanini, nel sottolineare come "un paese che rinuncia a valorizzare la portualità si condanna da solo al declino" ha affermato che il problema principale è quello di costruire strumenti in grado di attirare e garantire capitali privati, agendo sulla semplificazione burocratica, potenziando il potere anche di coordinamento delle Autorità portuali e ragionando da un lato su forme di incentivazione fiscali agli investimenti; dall'altro, sulla messa a fattore comune di risorse derivanti ad esempio dalla



liquidità di ritorno alla Bce, fondi Bei, fondi equità. Con una disponibilità di base della Cassa anche a costruire il Fondo, utilizzando le risorse là dove il mercato lo chiede.

Anche il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Maurizio Lupi ha lanciato la sfida per una grande riforma strutturale del settore trasporti, che realizzi in tempi brevissimi un coordinamento fra porti, interporti e garantisca un vero e proprio salto di qualità del settore. Ad esempio attraverso una razionalizzazione delle Autorità portuali e la possibile trasformazione delle stesse in Spa. Progetti tante volte presentati, tante volte apprezzati anche da tanti governi. Ma sarà la volta buona?

I porti italiani programmano il futuro

Valgono centinaia di milioni di euro gli interventi approvati nei Piani Operativi Triennali di Savona, Genova, Livorno, Nord Sardegna, Bari, Ravenna, Trieste

Settimana di comitati portuali con approvazione di bilanci preventivi e piani operativi triennali per molti scali italiani. Vediamo nel dettaglio partendo da nordovest e proseguendo verso sud e verso est i principali interventi infrastrutturali o organizzativi previsti.

A Savona il bilancio preventivo 2014 prevede un avanzo di circa 3,1 milioni di euro, mentre il programma di interventi previsti nei prossimi tre anni vale 157 milioni di euro. Per quanto riguarda il bacino di Savona è previsto il riassetto degli spazi di deposito l'implementazione del sistema di movimentazione delle rinfuse solide e opere di manutenzione, mentre a Vado saranno avviati diversi interventi funzionali alla realizzazione della piattaforma multipurpose.

A Genova si prevedono interventi nel 2014 e 2015 per 315 milioni, mentre l'avanzo 2014 si attesterà sui 60 milioni. Il 2014 sarà l'anno della progettazione della nuova Torre dei piloti e della nuova diga foranea, ma nel biennio svariati sono i fronti di azione previsti: il completamento dei principali interventi del piano regolatore portuale vigente con la fine dei lavori a Calata Bettolo e Ronco-Canepa, il completamento degli interventi di Ponte Parodi, la realizzazione di alcuni progetti che cambieranno l'assetto dell'accessibilità stradale e ferroviaria dell'area portuale e garantiranno l'integrazione rispetto al sistema logistico e infrastrutturale di collegamento, lo sviluppo del comparto industriale della costruzione e della riparazione navale, la rimodulazione del Programma per la Logistica, il consolidamento degli interventi di manutenzione su strade,

edifici e opere portuali che rispondono ad una essenziale esigenza e missione istituzionale di tutela del porto e della sua sicurezza.

Da non dimenticare il ribaltamento a mare di Fincantieri, cui è stata rinnovata la concessione per 20 anni: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha confermato gli impegni al finanziamento dell'opera per 75 milioni di euro. Tra le opere di interesse anche la realizzazione del Punto di Entrata Designato (PED) per un valore di 4,5 milioni di euro, intervento propedeutico

alla realizzazione dello Sportello Unico Doganale. Entro il 2015 infine sarà completato il trasferimento dell'Autorità Portuale da Palazzo San Giorgio e Ponte dei Mille a Torre Shipping.

L'Autorità Portuale di Livorno prevede per il 2014 un avanzo finanziario complessivo di 18 milioni di euro e impegni di spesa per 42 milioni di euro per dragaggio della Darsena Toscana e primo lotto del magazzino per la cellulosa previsto in zona M-K. L'anno successivo 44 milioni di euro per dragaggio dell'Imboccatura Sud e del canale di Accesso, completamento del magazzino M-K, interventi di trasformazione delle vasche di contenimento dei fanghi per la realizzazione del primo modulo della

Piattaforma Europa, riprofilamento della banchina del Canale di Accesso nella zona Torre del Marzocco. Nel terzo anno infine 33 milioni di euro saranno impiegati per trasformazione delle vasche di contenimento, rifacimento delle Difese di Sponda del Canale industriale e ampliamento del Porto di Capraia. Il presidente dell'Autorità Portuale ha anche reso nota la disponibilità dell'ente a sottoscrivere un ulteriore aumento di capitale a favore dell'Interporto Toscano: altri 500 mila euro, da impiegarsi nel caso in cui qualcuno dei soci non fosse in grado di aumentare la propria quota di partecipazione (S2S n.41/2013). Gallanti infine ha spiegato che questa settimana sarà conclusa la gara per individuare l'advisor per la cessione delle quote della partecipata Porto Livorno 2000; il vincitore dovrà entro 90 giorni pronunciarsi su valore della società, quota da vendere (l'Authority dovrà scendere sotto il 50%, oggi è oltre il 70) e periodo di vendita.

Lunga lista di interventi (ma non sono stati resi pubblici i numeri) anche nel POT varato dall'Autorità Portuale del Nord

Sardegna, che fra gli obiettivi ha anche quello di "premere per un processo di revisione delle reti TEN-T" in modo da inserire gli scali del nord Sardegna fra quelli beneficiari degli aiuti provenienti da Bruxelles. Fra le opere previste spiccano la realizzazione del terminal crocieristico nei nuovi moli crocieristici a Olbia e quella della linea ferroviaria che collegherà lo scalo industriale di Porto Torres con la rete esistente, consentendo l'attivazione di nuovi collegamenti marittimo - ferroviari. Con riferimento al Demanio, nel prossimo

triennio proseguirà il riordino catastale delle aree di competenza dell'Autorità Portuale, che prevede una corposa attività di rilascio di concessioni.

Per l'Autorità Portuale del Levante (Bari, Barletta, Monopoli), il bilancio di previsione 2014 prevede un avanzo di circa 10 milioni di euro, mentre per la realizzazione o appalto di nuove opere l'importo totale previsto l'anno prossimo è di 8,6 milioni di euro. Fra questi i lavori di dragaggio del Porto di Barletta, opere varie di adeguamento dei tre porti per l'innalzamento dei livelli di sicurezza e la realizzazione o ultimazione di opere già previste dal POT, ma la voce di spesa maggiore sarà quella per la ristrutturazione e ampliamento del Terminal Traghetti e Crociere di Bari.

Le delibere in tema di bilancio preventivo 2014 e POT approvate all'unanimità

dal Comitato Portuale di Ravenna, hanno recepito una serie di interventi infrastrutturali per circa 200 milioni di Euro di spese di investimento da impegnarsi nel prossimo anno. Il Comitato si è impegnato sul tema cruciale degli escavi dei fondali dello scalo romagnolo e in particolare sul problema della allocazione dei materiali di risulta. A tal proposito il presidente della locale Authority Galliano Di Marco ha presentato una nuova proposta di localizzazione di aree che non hanno vincoli ambientali e che richiedono adeguamenti urbanistici fattibili e informato della presentazione al Governo e ai gruppi parlamentari di una serie di emendamenti alla Legge di Stabilità per semplificare le procedure in materia di trattamento dei materiali di escavo.

A.M.

Il Governo vara la riforma di porti e logistica

Entro un mese il provvedimento: dalle autorità portuali si passa ai distretti logistici

Roma - Il Governo ha scoperto i porti: per il momento siamo ancora agli annunci, ma quanto preconizzato dal Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi al termine dell'assemblea di Assoporti, fino a quel momento avvitatasi lentamente intorno ad analisi, geremiadi e temi arcinoti, è

risuonato nella sala sonnolenta come la tromba della cavalleria nordista nei western.

Dopo il cui passaggio, lo sanno tutti, nulla è destinato a restare come prima: non l'attuale assetto della portualità, non il DDL di riforma della Legge 84/94,

condannato presumibilmente al cestino o, nella meno drastica delle ipotesi, a essere superato prima dell'adozione. "La riforma non è sufficiente, non è quello che il mercato chiede. Serve una sfida nuova: le autorità portuali finora hanno funzionato bene, adempiendo alle loro funzioni, ma adesso occorre un impianto strategico nuovo, fondato su 6-8 grandi distretti logistici, guidati da un unico soggetto" ha tuonato Lupi dal palco, facendo sobbalzare in platea autori e fautori della riforma dell'84/94, da Luigi Grillo a Marco Filippi.

Il Ministro ha dato anche qualche indicazione su questo progetto, spingendosi fino a ipotizzare la

costituzione di una sorta di società per azioni da porre al vertice dei nascenti distretti: "Entro un mese presenteremo un provvedimento di riforma della portualità basato non sull'attuale assetto

degli scali italiani, bensì sul concetto di sistemi logistici integrati. Nelle prossime settimane consulteremo le commissioni trasporti di Camera e Senato, oltre ad Assoporti, per arrivare a formulare, fra circa 30 giorni, un provvedimento da sottoporre al Parlamento, che sintetizzi il meglio di quanto elaborato dalle leggi di riforma di porti e interporti in discussione oggi alle Camere".

Che tipo di strumento legislativo verrà utilizzato ancora non è chiaro, ma di certo le misure in questione non entreranno nella Legge di Stabilità. Più probabile un provvedimento ad hoc o l'inserimento di questa riforma in una sorta di 'Decreto del fare II'. Senz'altro "il problema dei commissariamenti delle autorità portuali sarà superato da questo intervento. Ventiquattro Autorità portuali non hanno più senso" ha dichiarato Lupi, che con

le sue parole ha dato di fatto sostanza a quanto già era emerso nella riunione

degli scali italiani, bensì sul concetto di sistemi logistici integrati. Nelle prossime settimane consulteremo le commissioni trasporti di Camera e Senato, oltre ad Assoporti, per arrivare a formulare, fra circa 30 giorni, un provvedimento da sottoporre al Parlamento, che sintetizzi il meglio di quanto elaborato dalle leggi di riforma di porti e interporti in discussione oggi alle Camere".

Che tipo di strumento legislativo verrà utilizzato ancora non è chiaro, ma di certo le misure in questione non entreranno nella Legge di Stabilità. Più probabile un provvedimento ad hoc o l'inserimento di questa riforma in una sorta di 'Decreto del fare II'. Senz'altro "il problema dei commissariamenti delle autorità portuali sarà superato da questo intervento. Ventiquattro Autorità portuali non hanno più senso" ha dichiarato Lupi, che con le sue parole ha dato di fatto sostanza a quanto già era emerso nella riunione

degli scali italiani, bensì sul concetto di sistemi logistici integrati. Nelle prossime settimane consulteremo le commissioni trasporti di Camera e Senato, oltre ad Assoporti, per arrivare a formulare, fra circa 30 giorni, un provvedimento da sottoporre al Parlamento, che sintetizzi il meglio di quanto elaborato dalle leggi di riforma di porti e interporti in discussione oggi alle Camere".

Che tipo di strumento legislativo verrà utilizzato ancora non è chiaro, ma di certo le misure in questione non entreranno nella Legge di Stabilità. Più probabile un provvedimento ad hoc o l'inserimento di questa riforma in una sorta di 'Decreto del fare II'. Senz'altro "il problema dei commissariamenti delle autorità portuali sarà superato da questo intervento. Ventiquattro Autorità portuali non hanno più senso" ha dichiarato Lupi, che con le sue parole ha dato di fatto sostanza a quanto già era emerso nella riunione

(privata) organizzata a Genova dalle tre fondazioni Res Publica, Italia Decide e Astrid a inizio ottobre (S2S n. 38/2013).

A questo punto non resta che aspettare un mese, che peraltro si preannuncia denso a livello dibattimentale: la girandola delle reazioni è cominciata 30 secondi dopo la chiusura dell'intervento di Lupi.

Vedremo quindi se alle parole seguiranno

anche fatti rivoluzionari. Di certo, per una volta, l'assemblea Assoporti non è stata teatro della stanca replica in cartellone da anni, anche se il contributo a ciò dell'associazione è tutto da decifrare.

Il barometro delle reazioni, dal soleggiato al tempestoso

La rivoluzione dei porti non è finora più che un esercizio retorico, ma l'intervento di Lupi - gli va dato atto - qualcosa ha smosso davvero e lo si capisce dall'abbondanza e dalla molteplicità delle reazioni. In primis qualcosa va detto su Assoporti e sul suo presidente Pasqualino Monti. Dopo le bordate di Lupi, che, seppure dietro una preterizione (invero neppure troppo sofisticata), ha di fatto attaccato l'inerzia propositiva di Assoporti, alcune voci autorevoli (dietro anonimato) evocavano le dimissioni di Monti. A freddo, tuttavia, e riletta con attenzione la (troppo lunga) relazione pronunciata dal giovane presidente, si capisce che Monti non avrebbe potuto fare nulla di diverso dal porre il focus della concione su un differente e più tecnico argomento

(l'autodeterminazione finanziaria delle Autorità o di ciò che le sostituirà), lasciando a rapidissimi e apparentemente insignificanti passaggi, ben intelleggibili solo a valle delle parole di Lupi, la dichiarazione di consapevolezza e adesione al disegno governativo e l'assunzione di un ruolo da parte di Assoporti.

L'equilibrio all'interno dell'organizzazione delle autorità portuali era infatti già delicatissimo e ora appare destinato a indebolirsi. A fronte delle forti perplessità espresse dai vertici delle autorità portuali di scali minori, i presidenti dei porti maggiori (da Paolo Costa a Marina Monassi, da Giuliano Gallanti a Luigi Merlo, spintosi, con lo spezzino Lorenzo Forcieri, a delineare l'istituzione di due distretti nel nord-ovest, uno sull'asse Genova-Savona,

l'altro su quello La Spezia-Livorno) non hanno lesinato espressioni di giubilo per il blitz ministeriale. In questo quadro è vero che Monti è apparso quasi un po' spiazzato da Lupi, ma è altrettanto vero che è riuscito a barcamenarsi nel precario equilibrio associativo senza far deflagrare (almeno nell'immediato) una faida interna (solo Galliano Di Marco, polemicamente assente, si è esposto, annunciando l'uscita a titolo personale dall'associazione) e ritagliando per Assoporti un ruolo nel ridisegno della portualità, magari piccolo, ma riconosciuto da Lupi. "Sono onorato - ha dichiarato Monti - che Assoporti sia individuata come consulente e mediatore fra Governo e Parlamento e che sia stato il primo soggetto invitato al tavolo aperto alla segreteria del Ministero. Del resto si tratta di una svolta che auspichiamo da tempo: le AP non possono fermarsi al ruolo interpretato finora e quando Lupi parla di authorities logistiche lo fa in un'ottica di dialogo fra istituzioni e non di depotenziamento di Assoporti".

Eppure anche in seno all'associazione ci sono quelli a cui il boccone di Lupi non è andato giù. Durissimo l'ex presidente Francesco Nerli, che ha paragonato il Ministro all'Alberto Sordi del Marchese del Grillo: "Il vero messaggio è stata la botta di imbecilli indirizzata con tracotanza da Lupi a tutti quelli che si

sono occupati di portualità negli ultimi 10 anni. Il tutto suffragato da inutili e costosi studi di soloni accademici e pareri di fondazioni, basati sull'errato presupposto della preminenza dei container, che in realtà pesano per non più del 25% sul traffico dei porti italiani. Altro che società di logistica, per il sistema trasportistico italiano basterebbe un ministero capace di ottimizzare le sinergie fra porti, di definire un quadro di autonomia finanziaria e amministrativa per gli scali e di frenare l'emorragie di risorse a fondo perduto, in primis all'autotrasporto (Lupi aveva ribadito l'impegno per scongiurare i tagli previsti dalla Legge di Stabilità in materia di rimborso delle accise, S2S n.41/2013, *nda*)".

Ancor più caustico se possibile il senatore Filippi: "Il tempo ci dirà chi sono i mandanti e le reali motivazioni di questa uscita improvvida: se la lobby dei porti storici che intravedono la possibilità di una legislazione particolare e di favore; se il mondo dell'autotrasporto, che vede nella portualità e nei sistemi della logistica una realtà da conquistare e da asservire, e quindi da indebolire piuttosto che rafforzare; oppure l'invidia del Ministro per una positiva azione svolta dal Parlamento per arrivare celermente alla riforma e che lo porta a dare lo stop solo per ribadire il proprio ruolo e non per disaccordo sul merito della legge".

Posizioni più meditate e caute fra gli

operatori. Manuel Grimaldi, neo presidente di Confitarma, tende all'ottimismo, ma ha sottolineato come sia importante non perdere di vista alcuni aspetti tecnici previsti dal disegno di riforma: "La proposta di Lupi mi è parsa ambiziosa, ma voleva esserlo e credo che sia positivo e condivisibile puntare sia all'uovo oggi che alla gallina domani. Certo occorre non dimenticare alcuni aspetti su cui la riforma in discussione in Parlamento rappresenta una seppur lieve evoluzione rispetto allo status quo ante. In particolare in termini di snellimento delle elefantache procedure di un organo come il Comitato Portuale e di piccoli segnali di liberalizzazione in ambito di autoproduzione e servizi nautici".

Ulteriore sfumatura di prudenza nelle

parole del terminalista Ignazio Messina: "L'annuncio di Lupi mi è sembrato un po' troppo ad ampio raggio, senza considerare che non vedo che risultati possa dare la fusione di due DDL eufermisticamente poco incisivi. La parte mezza piena del bicchiere è la consapevolezza della necessità di investire parallelamente a mare come a terra per ottenere una maggiore efficienza logistica. Quanto all'analisi di Monti, che mi è apparsa più concreta, resta da capire come si potrà coniugare la natura privatistica (Spa?) delle nuove Autorità con la volontà di riservare loro una quota dell'IVA, peraltro maggiore di quella attualmente prevista".

CDP dice sì al fondo infrastrutture di Assoporti se cambia la natura giuridica delle Autorità Portuali

Uno dei passaggi più salienti della relazione di Pasqualino Monti all'Assemblea di Assoporti è stato quello sull'autodeterminazione finanziaria delle autorità portuali, concetto con cui l'associazione si propone di superare quello di autonomia finanziaria e che potrebbe applicarsi anche alle eventuali nuove authority logistiche ventilate da Lupi. Questa la definizione di Monti: "Si tratta della capacità di sfruttare tutti gli strumenti (finanziari) possibili per realizzare in tempi brevi nuova offerta portuale e garantire efficienza senza incidere sul bilancio dello Stato". Secondo Assoporti, cioè, i 90 milioni di euro oggi garantiti ai porti non

permettono di attivare effetti leva tali da ridare competitività al sistema e non lo permetterebbero nemmeno senza i paletti oggi esistenti. Ecco quindi la proposta dell'associazione, basata su tre presupposti: cancellare il tetto dei 90 milioni (anche lasciando il limite dell'1% del gettito trattabile); aggiungere un'ulteriore quota di gettito IVA (con meccanismo premiale: chi più raccoglie, più trattiene); consentire l'utilizzo parallelo e contemporaneo di strumenti finanziari disponibili sul mercato, già regolamentati, ma scarsamente utilizzati. La proposta di Monti prevede di collocare le risorse scaturite dal suddetto quadro in una sorta di fondo infrastrutturale da attivarsi presso Cassa Depositi e Prestiti. "La soluzione CDP permetterebbe di garantire il coinvolgimento di un intermediario finanziario, abilitato ad attivare tutti gli strumenti finanziari, allo stesso tempo coinvolgendo il sistema del credito nel funding di questi strumenti: dal cofinanziamento dei project financing, al coinvestimento del Fondo a monte o negli investimenti nella società di progetto (SPV) a valle, sino alla sottoscrizione dei project bond. Il Fondo alla mera attività di finanziatore può abbinare quella di gestore della liquidità e quella di advisor nella strutturazione dei singoli finanziamenti, garantendo così un unico interlocutore per le AP".

Secondo Assoporti una simile configurazione avrebbe una duplice valenza: "Da un lato attivare un effetto leva che libererebbe risorse per oltre due miliardi di euro a favore della portualità italiana, dall'altro, risultato possibile solo attraverso queste formule finanziarie modulari e concatenate, non incidere sui

conti dello Stato".

Presente all'assemblea di Assoporti, Franco Bassamini, presidente di CDP, si è mostrato possibilista su un'ipotesi di questo genere e sul ruolo delineato da Monti per il suo istituto: "CDP è un investitore di lungo termine, che, gestendo risparmio privato (e non risorse pubbliche: il nostro debito finirebbe nella contabilità dello Stato), deve badare alla redditività di lungo periodo. È quindi possibile che CDP gestisca il Fondo di Assoporti, ma occorrono determinate condizioni preliminari, a partire da una maggiore autonomia delle autorità portuali". Insomma, CDP risponde presente ma la condizione sembra quella di una profonda trasformazione nella natura delle AP (in Spa, enti pubblici economici puri o altro), che sembra più vicina alla proposta di Lupi che al DDL di riforma dell'84/94.

Il giallo dell'emendamento per la sovrattassa sulla merce a favore dei lavoratori portuali

Il tema non è stato affrontato ufficialmente durante l'assemblea di Assoporti, ma sia per la presenza fra il pubblico di numerosi esponenti sindacali, responsabili delle Compagnie Portuali ex art.17, rappresentanti di imprese terminalistiche e associazioni di categoria, sia per i ripetuti accenni durante le conversazioni nei corridoi adiacenti alla sala in cui si è svolto il meeting, il lavoro portuale è stato comunque protagonista della giornata romana.

Peraltro secondo una versione della relazione di Monti risalente a una settimana prima dell'assemblea (di cui Ship2Shore è venuta in possesso), l'argomento avrebbe dovuto essere affrontato e sembrerebbe esser stato evitato per non buttare un tema molto scottante nel calderone ribollente che, azzeccandoci, si pensava sarebbe stata l'assemblea. "Abbiamo quindi predisposto un ulteriore emendamento - è il passaggio poi tagliato nella versione ufficiale - relativo al lavoro in porto e finalizzato a consentire ai soggetti ex articolo 17 (fornitori di lavoro temporaneo) di affrontare le conseguenze di periodi di crisi, attraverso il gettito derivante dall'applicazione di una sovrattassa (imponibile dal Comitato

portuale per un periodo massimo di tre anni) a carico delle merci imbarcate e sbarcate in porto, con parallelo blocco di qualsiasi assunzione".

Sembra di capire, cioè, che Assoporti, realizzando la necessaria versione nazionale di un'idea già abbozzata da Luigi Merlo (S2S n.34/2013), presidente del porto di Genova - dove si registrano le maggiori difficoltà per la CULMV (Compagnia Unica ex art.17) e per il rapporto di questa coi terminalisti locali -, sia intenzionata a chiedere che nella riforma dell'84/94 sia prevista per le autorità portuali la possibilità di introdurre un'ulteriore tassa sui traffici finalizzata a dare aria ai sempre più asfittici bilanci della CULMV. Una richiesta che niente esclude possa essere mantenuta anche nel caso in cui il provvedimento promesso da Lupi non ridisegni l'assetto del lavoro in banchina. Da Assoporti hanno spiegato che l'argomento è stato cancellato perché oggetto di un direttivo previsto per questa settimana, mentre da Assiterminal assicurano di non esser stati messi al corrente della possibilità che l'organizzazione delle autorità portuali presentasse un simile emendamento. Quel che è certo è che il dibattito sul lavoro portuale è solo all'inizio.

Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico nel porto di Rotterdam è cresciuto dell'1,6%

L'incremento è stato determinato dal rialzo delle rinfuse solide

~~inforMARE~~ - Nel terzo trimestre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Rotterdam ha registrato un rialzo dell'1,6% attestandosi a 112,7 milioni di tonnellate rispetto a 110,8 milioni di tonnellate nel periodo luglio-settembre del 2012. Il traffico containerizzato è calato del -4,0% essendo stato pari a 30,4 milioni di tonnellate totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a oltre 2,9 milioni di teu (-4,4%). Le altre merci varie sono ammontate a 6,0 milioni di tonnellate (-3,1%), di cui 4,8 milioni di tonnellate di carichi ro-ro (+3,8%) e 1,2 milioni di tonnellate di merci sfuse (-23,8%). Le rinfuse liquide sono diminuite del -1,6% a 53,1 milioni di tonnellate, di cui 23,8 milioni di tonnellate di petrolio greggio (-2,6%), 20,5 milioni di tonnellate di prodotti raffinati (-2,9%) e 8,4 milioni di tonnellate di altre rinfuse liquide (+2,4%). Il volume delle rinfuse solide è stato di 23,1 milioni di tonnellate (+22,0%), di cui 10,0 milioni di tonnellate di minerali e rottami (+18,8%), 7,0 milioni di tonnellate di carbone (+27,4%), 2,8 milioni di tonnellate di rinfuse agricole (+43,2%) e 3,3 milioni di tonnellate di altre rinfuse solide (+8,0%).

Nei primi nove mesi del 2013 il porto olandese ha movimentato complessivamente 332,4 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -0,1% sul periodo gennaio-settembre dello scorso anno. Le merci in importazione sono state pari a 233,8 milioni di tonnellate (+0,5%) e quelle in esportazione a 98,6 milioni di tonnellate (-1,3%). Il traffico dei container è stato pari a 8.844.264 teu (-1,0%).

Produzione australiana di metalli ferrosi in aumento (anche troppo, secondo i cinesi)

Guidati dalle major Rio Tinto, BHP Billiton, FMG Fortescue Metals Group tutti gli estrattori di materie prime dal sottosuolo australe impegnati nell'espansione produttiva, mentre la brasiliana VALE non prende l'abbrivio e l'India perde terreno

Grazie a svariati progetti in corso d'opera per nuovi impianti di produzione di materie prime grezze o per espandere quelli esistenti, l'Australia si prepara ad aumentare di 2,5 volte la propria capacità produttiva in essere nel 2012 e la produzione dovrebbe crescere del 30% già nel 2013.

Nel Paese australe, che è il maggiore produttore mondiale di metalli ferrosi, l'Ufficio governativo per le risorse e l'energia (BREE) pronostica che la loro esportazione, effettuata essenzialmente via mare, crescerà del 13% raggiungendo i 543 milioni di tonnellate, mentre la produzione brasiliana (in pratica quella di Vale) appare in stallo intorno ai 327 milioni di tonnellate e quella indiana continua a declinare in seguito a vari divieti di estrazione (dai 96 milioni di tonnellate del 2010 e i 51 del 2011, ci si aspetta che quest'anno cali a 38 milioni). Gli osservatori prevedono che i siti di produzione di magnetite, che sono finalmente entrati in funzione alla fine del 2012, possano accelerare il loro ritmo estrattivo riuscendo a spedirne quantità significative in Cina.

L'agenzia di analisi specializzata Platts ritiene che, alla fine di quest'anno, la capacità produttiva mondiale di metalli ferrosi salirà a 720 milioni di tonnellate annue, dai 550 milioni a fine 2012, per soddisfare le fonderie cinesi, ancora fameliche nonostante il recente rallentamento della crescita della domanda. Da notare, però, che l'Associazione cinese delle imprese siderurgiche (CMMEA) è convinta che nel 2015 assisteremo a un eccesso di produzione di metalli ferrosi su scala globale sia perché si verificherà uno smorzamento della domanda interna,

sia perché i principali produttori mondiali di tale *commodity* stanno mettendo in funzione molti (ossia, troppi) nuovi impianti.

Ci si attende che la produzione di acciaio cinese cresca del 2-4% nei prossimi anni con un picco della domanda di

ferro grezzo (*pig iron*) a 750 milioni di tonnellate nel 2015, corrispondenti a 1,25 miliardi di tonnellate di minerali di ferro concentrati. Nel 2012 la produzione cinese di acciaio grezzo è cresciuta solo del 3,1% raggiungendo i 716,5 milioni di tonnellate e la domanda per metalli ferrosi in import

calerà a partire dal 2015 in corrispondenza a una maggiore disponibilità di rottami di ferro. L'anno scorso la Cina ha importato

743,6 milioni di tonnellate di metalli ferrosi (+8,4%) - una crescita dunque molto maggiore di quella della sua produzione di acciaio - corrispondenti al

65% del fabbisogno nazionale.

Tutti i produttori australiani di metalli ferrosi - a partire dai tre maggiori: Rio Tinto, BHP Billiton e Fortescue Metals Group (FMG) - sono impegnati in imponenti progetti di sviluppo.

Nel 2012, BHP ha prodotto 157,2 milioni di tonnellate (+13%) e Rio Tinto 192,9 milioni (+5%) su una capacità annuale di 237 milioni, ma ha in programma di raggiungere a breve una capacità di 290 milioni e di ben 360 milioni a metà del 2015.

Dal canto suo, FMG ha prodotto l'anno scorso 64,4 milioni di tonnellate (+36%) su una capacità raggiunta di 100 milioni che dovrebbe aumentare a 155 milioni entro la fine dell'anno.

La brasiliana VALE, invece, pur rimanendo il maggior produttore mondiale di metalli ferrosi (320 milioni di tonnellate annue di cui il 10% venduto sul mercato interno), si aspetta quest'anno una diminuzione del 2% dell'export con una produzione complessiva attestata a 'soli' 306 milioni di tonnellate. Gli attuali obiettivi del gruppo che ha sede a Rio de Janeiro sono infatti quelli di ridurre i costi e di migliorare l'efficienza operativa, prova ne sia che i 40 milioni di tonnellate annue di capacità aggiunti va della miniera di Carajas essenzialmente rimpiazzano siti estrattivi dismessi.

Infine, l'Australia - il maggior esportatore mondiale di carbone da altoforno e il secondo di carbone per centrali elettriche - consentirà alle compagnie minerarie di negoziare congiuntamente l'utilizzo delle infrastrutture per l'esportazione (ovvero ferrovie e terminal portuali), in quanto non è in grado di assicurare un'adeguata disponibilità delle stesse.

Rio Tinto taglia ancora nonostante i progetti di sviluppo vadano avanti

Nel primo trimestre le operazioni di Rio Tinto hanno dato concreti risultati dimostrando che il gruppo ha recuperato in fretta dai problemi di produzione portati dalle avversità meteorologiche. Tuttavia, come dimostra la discesa del suo valore in Borsa, la compagnia mineraria dovrà, pur proseguendo nei suoi piani di

sviluppo, procedere a riduzioni dei costi più ampie del previsto per far fronte alle perdite derivanti da una caduta della domanda di materie prime per l'industria. I progetti di espansione in Australia Occidentale, incentrati nella zona di Cape Lambert, sono sulla giusta strada per raggiungere una capacità estrattiva di 360 milioni di tonnellate annue entro il 2015. Tale crescita della produzione comporterà, nei prossimi 2 anni, la necessità di impiegare ulteriori 60 rinfusiere Capesize in aggiunta alle 160 in più che dovranno essere dispiegate per i previsti bisogni degli altri 3 maggiori produttori (ovvero 70 per Vale, 70 per FMG e 20 per BHP).

Le rinfusiere giganti di VALE finalmente entrano in Cina

È finalmente arrivato il primo scalo di una rinfusiera Valemax in un porto della Cina orientale dopo che a gennaio del 2012 Pechino aveva proibito l'ingresso di tali navi nei propri porti. L'ultimo precedente scalo per VALE in un porto cinese era stato quello, a dicembre 2011, di una nave a noleggio, la Berge Everest (388.800 dwt), a Dalian.

Ufficialmente il provvedimento era motivato da ragioni di sicurezza: nessun porto cinese, infatti, avrebbe posseduto le necessarie autorizzazioni per accogliere rinfusiere di portata superiore a 300.000

dwt, limite ampiamente superato da queste navi che, con 400.000, dwt, sono le più grandi del mondo nel loro genere. In realtà, dicono addetti ai lavori, il governo cinese intendeva tutelare i propri armatori impegnati su rotte oceaniche da un possibile effetto negativo sulle rate di nolo.

La rinfusiera in questione è la Vale Malaysia da 402.285 dwt che ha scalato

il porto di Lianyungang (Jiangsu) scaricando 220.000 tonnellate di minerali ferrosi e ripartendo alla volta di Singapore per scaricarvi ulteriori 87.000 tonnellate. In precedenza le Valemax scalavano i porti di Villanueva (Filippine), Tubarao e Ponta da Madeira (Brasile), Rotterdam, Sohar (Oman), Oita (Giappone), senza dimenticare la nostra Taranto (blocchi dell'Iva

permettendo).

È noto che tale classe di navi sia parte essenziale della strategia del gruppo brasiliano per tagliare i costi di trasporto e competere meglio con i produttori australiani BHP e Rio Tinto, le cui miniere sono più vicine alla Cina.

Per circumvenire il divieto VALE ha dovuto costruire un terminal di trasbordo a Subic Bay, nelle Filippine, mentre

l'inaugurazione di un secondo terminal del genere, in Malesia, è prevista nel 2014. Tale soluzione logistica è l'alternativa meno costosa alla consegna diretta ma comunque comporta un costo aggiuntivo di 2 o 3 dollari a tonnellata.

Nel primo trimestre il colosso carioca ha registrato ottimi risultati per quanto riguarda soprattutto

la produzione di metalli: rame e cobalto hanno raggiunto numeri da record assoluto, mentre per il nickel questo è stato il miglior primo trimestre da tre anni a questa parte. Con 1,7 milioni di tonnellate (+16,6%) anche per il carbone questo è stato il miglior primo trimestre.