



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

11 NOVEMBRE 2013

Gioia Tauro, cuore del P3 Network

9 novembre 2013

L'AD Bagalà parla di ulteriori incrementi del traffico – Le potenzialità delle banchine e delle gru

REGGIO CALABRIA – Medcenter Container Terminal (MCT), l'hub di transhipment del Gruppo Contship Italia a Gioia Tauro, continua a beneficiare della lungimirante visione del fondatore del Gruppo Contship, dottor Angelo Ravano e di tutte le istituzioni che hanno creduto a questo progetto. Lo si evince dall'interesse dimostrato in questi giorni dal prossimo P3 Network che per il centro del Mediterraneo punta proprio sul grande porto calabro.

Da ricordare che l'avvio delle operazioni di banchina a Gioia Tauro risale al 16 settembre 1995 con l'arrivo della CMBT Concord, una nave lunga 176,7 m e con una capacità di carico di 1.797 TEU. Dal 2011, MCT è in grado di gestire navi di 150.000 GRT (Gross Register Tonnage) fino a 400 m e con una capacità di stiva pari a 12.000, 13.000 e anche superiore ai 14.000 TEU.

“Senza quella idea imprenditoriale frutto di un pensiero originale e libero, dove saremmo stati oggi?” E' la riflessione di Domenico Bagalà, oggi amministratore delegato, 18 anni dopo la prima nave operata in porto. Anni che diventano 20 o 30 se probabilmente si pensa al momento in cui Ravano, con la sua straordinaria lungimiranza, ha iniziato ad elaborare l'idea di un mercato con navi sempre più grandi che avrebbero avuto bisogno di porti sempre più infrastrutturati.

Mentre il 2013 volge al termine, MCT continua ad accogliere, ogni settimana, tre di questi giganti del mare. Fatte salve le necessarie approvazioni normative ed il via libera delle commissioni antitrust internazionali, la rete dei servizi P3 è ormai di dominio pubblico. A Gioia Tauro, i partner P3 hanno espresso l'intenzione di aggiungere ogni settimana la toccata di una quarta grande nave madre, così come hanno espresso l'intenzione di aumentare la dimensione media delle navi utilizzate nel servizio che collega, via Gioia Tauro, il Mediterraneo agli USA.

Tali indicazioni suggeriscono che il porto di Gioia Tauro e MCT in particolare, possiedono già le infrastrutture necessarie a soddisfare queste esigenze grazie ai 16 m di fondali e alla presenza di gru di banchina con uno sbraccio di 22 file ed una altezza sotto spreader adeguata per la gestione di queste navi.

“Come detto in precedenza – aggiunge Bagalà – non vogliamo essere autocompiacenti, ma crediamo che qui a Gioia Tauro sia disponibile una infrastruttura di eccellenza mondiale. Una infrastruttura capace di facilitare le scelte di qualsiasi operatore globale che ricerchi economie di scala ed un hub di transhipment sicuro ed affidabile. L'Autorità Portuale è impegnata a fare la sua parte – dopo che l'ultimo programma di dragaggio sarà completato ci saranno 16 m di fondale sul 100% della lunghezza delle banchine. Già oggi i fondali sono ancora più profondi su alcuni tratti di banchina, una ulteriore opportunità per i clienti che possono portare a Gioia Tauro le loro navi a pieno carico e quindi gestire in modo efficiente le interconnessioni tra i diversi servizi del loro network. Le Gru di banchina possono gestire le operazioni fino a 22 file di container ed abbiamo bisogno di capire eventuali ulteriori requisiti per poter rispondere con prontezza. Siamo impegnati ad offrire un servizio di qualità ed il fatto che si vedano qui navi sempre più grandi è un segnale importante che richiede un miglioramento continuo delle condizioni operative ed infrastrutturali. Grazie alla visione del fondatore di Contship, al continuo supporto degli azionisti e all'impegno di tutti i lavoratori, MCT potrà continuare a dimostrare il suo valore”.

“Genova e Venezia si scordino le 18.000 TEUs!”

Sergio Bologna bocchia gli investimenti pubblici per i progetti faraonici della diga spostata e del porto offshore

“Delirio di qualche ingegnere”. Con queste parole Sergio Bologna, noto studioso del settore trasporti (è stato esperto del CNEL per i problemi marittimo-portuali) descrive “il sogno di chi propone un Piano Regolatore Portuale di Genova su misura per navi che ancora non esistono, da 22.000 TEUs”.

Al tema della rincorsa dei porti italiani ad adattarsi al gigantismo navale è dedicato un capitolo del libro intitolato “Banche e crisi. Dal petrolio al container” (edito da Derive Approdi) che sarà presentato nelle prossime settimane nel capoluogo ligure e a Venezia (appena uscito in libreria). E proprio il porto offshore della Serenissima è l'altro progetto infrastrutturale ‘da sogno’ messo nel mirino da Sergio Bologna, che dedica l'ultimo capitolo al seguente interrogativo: “Siamo sicuri che un porto moderno debba programmare il suo sviluppo in base all'aumento delle

dimensioni delle navi portacontainer?”.

I numeri sono noti. Il Piano Regolatore Portuale del porto di Genova (*S2S n.27/2012*) riguarda il 2030 e ruota attorno allo spostamento della diga foranea 500 metri più al largo per permettere alle grandi maxi navi portacontainer di manovrare all'interno del porto (investimento da 1 miliardo di euro). Le ambizioni future dell'Autorità Portuale di Venezia fanno invece perno sul progetto di un nuovo porto offshore (*S2S n.17/2010*) con fondali da 20 metri e in grado di accogliere navi da 18.000-20.000 TEUs (costo previsto circa 2,5 miliardi di euro). Bologna smonta l'entusiasmo di chi sogna di portare nei porti italiani di destinazione finale le maxi navi portacontainer da 18.000 TEUs: “Il presupposto per cui un porto mediterraneo possa aspirare a essere scalato da una ULCC (Ultra Large Container Carrier, ndr) è la concentrazione

di merce in import o in export da quel porto. Se una serie di scali vicini nel medesimo range (come possono essere i cinque porti dell'Altro Adriatico da Ravenna a Rijeka) contemporaneamente aumentano a dismisura la capacità di movimentazione annua di container, non fanno che realizzare la condizione per cui la merce si disperda diventando dunque sempre meno attrattivi per le megacarrier”. Inoltre aggiunge: “Non è vero che l'introduzione delle ULCC consente ai porti di destinazione finale

di essere serviti da linee dirette; è vero semmai il contrario, più aumentano le dimensioni delle navi più diventa ragionevole il transhipment, soprattutto nel Mediterraneo”. Chiamati a esprimersi sull'utilità e sulla fattibilità economica di un progetto come il porto offshore di Venezia, i big italiani dell'industria container non sono stati teneri nei giudizi. Bologna sottolinea inoltre che la competizione fra i nostri porti e quelli del Nord Europa non c'è “perché il sistema logistico italiano non è in grado di offrire un'alternativa a un cliente del Centro Europa. Il corridoio Adriatico – Baltico può invece offrire una grande opportunità come piattaforma per il mercato russo, ma per essere competitivi su quell'arena le megacarrier non servono”.

Nel libro si legge ancora: “L'Autorità Portuale di Genova sta presentando un Piano Regolatore Portuale per accogliere navi da 22.000 TEUs che non esistono e magari non esisteranno mai e se esisteranno sarà da augurarsi che restino lontane dai nostri porti” scrive ancora Sergio Bologna, riferendosi ai rischi per la navigazione, alle necessarie capacità organizzative

delle strutture di terra e allo scarso indotto occupazionale che il gigantismo navale genera. Lo studioso poi aggiunge: “I porti dovrebbero essere fattore d'integrazione e di governo di un sistema e, invece di mettersi esclusivamente al servizio delle compagnie marittime, dovrebbero tutelare e difendere il ‘buon lavoro’ e impedire un ulteriore scivolamento verso cooperative di mano d'opera saltuaria e agenzie interinali”.

Invitando ad avere “coraggio civile e

competenze professionali, se non si vuole che la politica venga dominata o dagli interessi dei gruppi economici o da cittadini volenterosi ma inesperti”, Sergio Bologna conclude dicendo: “Non c'è peggior servizio al Paese che quello di presentare dei progetti talmente eccessivi da suscitare il sospetto che siano stati confezionati per servire gli interessi di alcuni gruppi di costruttori”.

Nicola Capuzzo

Sulla Salerno-Malta

Grimaldi Holding sospende il servizio

Genova - **Grimaldi Holding** (compagnia armatoriale che fa riferimento ad **Aldo Grimaldi**) comunica che a far data da lunedì 11 novembre il servizio trisettimanale Salerno - Augusta - Malta sarà temporaneamente sospeso. Quanto sopra si rende necessario a causa dell'indisponibilità del traghetto "Audacia".

La società sta valutando diverse possibili soluzioni al fine di garantirne la continuità confidando che, nel più breve tempo possibile, il collegamento possa essere ripreso con la qualità che ha sempre contraddistinto tale servizio iniziato nel novembre 2012. Pertanto la compagnia comunicherà quanto prima la data dell'entrata in esercizio della nave destinata a operare la Linea Salerno - Augusta - Malta, con relative caratteristiche tecniche.

Med Cross nel West Med

9 novembre 2013 |

Servizi estesi tra i porti europei, quelli del nord Africa e il Pireo – Le nuove agenzie

MARGHERA – Med Cross Lines, la dinamica compagnia di navigazione che opera in Mediterraneo, ha annunciato l'estensione dei propri servizi ro/ro-containers a nuovi mercati del Mediterraneo occidentale. A partire da giovedì prossimo 14 novembre la motonave "Express" scalerà ogni 20 giorni i porti di Sagunto e Tarragona (Spagna), Marsiglia (Francia) e Livorno (e.t.a. 18/11/13) con destinazione il porto algerino di Djen Djen (Mostaganem su inducement) e quello libico di Misurata (Benghazi su inducement).

La nave prosegue poi per la Turchia, dove completa il loop est-ovest con ritorno ancora sui porti del Nord Africa.

Nel contempo, sottolinea Med Cross Lines, la nave "Baltic Excellent" verrà impiegata nell'ormai consolidato servizio tra l'Adriatico e la Libia, con l'aggiunta dello scalo greco del Pireo e con servizio diretto ogni 14 giorni per i porti nord africani di Benghazi, Misurata e Tripoli.

La compagnia ha provveduto anche a potenziare il proprio servizio agenziale, nominando per la copertura dei suddetti collegamenti la Berge Maritima (Spagna), la Worms Shipping Agency (Francia), la Vista Maritime (Spagna) e per l'Italia la Sisam Agenti Spa di Livorno.

Nautica da Diporto: approvato il regolamento del Sistema Telematico Centrale

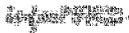
venerdì 8 novembre 2013 14:23:40

E' stato approvato oggi dal Consiglio dei ministri uno schema di regolamento che definisce le modalità di funzionamento del Sistema Telematico Centrale della Nautica da Diporto (SISTE), istituito presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tramite una norma contenuta nella legge di Stabilità. Lo comunica in una nota il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi spiegando che "questo sistema porterà una radicale semplificazione e razionalizzazione delle procedure, e consentirà, attraverso appositi sportelli diffusi su tutto il territorio nazionale, e in parte coincidenti con gli attuali uffici delle Capitanerie di porto e della Motorizzazione civile, la progressiva informatizzazione della tenuta dei registri di iscrizione e la digitalizzazione delle formalità relative al rilascio dei documenti delle unità da diporto".

Inoltre, il sistema permetterà di introdurre misure per arginare fenomeni fraudolenti - precisa la nota del ministero -, consentendo un efficace rapporto sinergico tra Pubblica Amministrazione ed operatori del settore volto a garantire l'acquisizione di elementi conoscitivi utili alla identificazione delle unità da diporto. Il provvedimento prevede infine un'ulteriore misura di semplificazione, tesa alla dematerializzazione dei contrassegni relativi ai contratti di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi per i danni derivanti dalla navigazione delle unità da diporto.

Assoporti esprime solidarietà ai lavoratori dei porti italiani in sciopero

Monti: è assolutamente urgente realizzare una riforma del settore

 L'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) ha espresso solidarietà e condivisione delle motivazioni dello sciopero dei lavoratori dei porti italiani in atto nella giornata di oggi. Sottolineando come la cronicizzazione dei problemi minacci di distruggere tutto ciò che di buono è stato realizzato negli scali del Paese a partire da quella pace sociale che è stata eccellente fattore di crescita e di recupero di affidabilità, il presidente dell'associazione delle Autorità Portuali, Pasqualino Monti, ha riaffermato l'assoluta emergenza di realizzare in tempi brevi una riforma del settore a partire dalle tre indicazioni prioritarie che Assoporti ha fornito al Parlamento e al governo, ovvero uscita delle Autorità Portuali dalla lista Istat, attribuzione alle Autorità Portuali di un ruolo di governance estesa che riguardi anche il ciclo logistico, e autodeterminazione finanziaria che consenta al sistema di svilupparsi disponendo di parte delle risorse che genera e quindi non incidendo né sui conti dello Stato, né sul rapporto debito-Pil. 

Il commento di informARE

Noi di *informARE* siamo preoccupati per la "piega" che sta prendendo il dibattito sulla necessità di garantire alle Autorità Portuali italiane un regime di autonomia finanziaria, o di autodeterminazione finanziaria come l'ha ribattezzata Pasqualino Monti, dibattito che assomiglia sempre più a quello volto a ridefinire il sistema amministrativo italiano verso un modello federale che - partito da considerazioni critiche sull'esito della pianificazione e gestione politico-economica centralizzata - si è rivelato sempre caotico, spesso inconcludente, ed ha prodotto i frutti amari che tutti conosciamo.

A nostro avviso è indispensabile non ridurre la discussione sul finanziamento delle Autorità Portuali al mantra federalista che voleva assicurare autonomia gestionale e fondi agli enti locali con un salvifico decentramento delle risorse e dei poteri. Perciò proponiamo di sgombrare il campo dall'assunto, ripetuto all'infinito e ribadito dai vertici di Assoporti, secondo cui consentendo alle Autorità Portuali di trattenere risorse generate dai porti non si incide sui conti dello Stato. Una tesi questa che, lungi dall'essere solo opinabile, è del tutto erronea.

Bruno Bellio

Il porto di Anversa ha vinto il premio ESPO Award

Riconoscimento al progetto "Heritage: the breadcrumbs trail between city and port"

 Quest'anno il premio ESPO Award on Societal Integration, che è conferito dall'European Sea Ports Organisation (ESPO) e che è giunto alla quinta edizione, è stato assegnato al porto di Anversa per il suo progetto "Heritage: the breadcrumbs trail between city and port". Consideriamo il riconoscimento - ha dichiarato il direttore dell'Autorità Portuale dello scalo belga, Christiaan De Block, ritirando ieri il premio a Bruxelles - «come un apprezzamento per lo sviluppo sostenibile del nostro porto e per i nostri sforzi per realizzare la massima simbiosi tra città e porto, che è un importante presupposto per la creazione di un consenso sociale. L'obiettivo finale è quello di avvicinare i cittadini e i visitatori al porto di Anversa. Il nostro motto "forti attraverso la collaborazione" - ha concluso De Block - ha ancora una volta dimostrato il suo valore». 

il terzo trimestre

marsiglia, continua il calo dei traffici

Genova - Il porto di Marsiglia ha chiuso il terzo trimestre con la movimentazione di 20,1 milioni di tonnellate di merci, il 6,6% in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Si è trattato del sesto trimestre consecutivo con traffici in flessione.

Nel dettaglio, la movimentazione del trimestre è stata di 12,1 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-14,6%), di cui 11,16 milioni di tonnellate di idrocarburi (-16%) e 978 mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+4,7%). In crescita del 2,2% a 4,4 milioni di tonnellate le merci varie, di cui 2,7 milioni di tonnellate containerizzate (+3,6%). **La movimentazione container è cresciuta del 3,5% a 280.107 teu.** In flessione del 7,9% a 1 milione di tonnellate i rotabili, in crescita del 16% a 645.000 tonnellate le merci convenzionali. Stabile il settore passeggeri, rimasto sui livelli dello scorso anno con poco più di un milione di persone.

Shell e BP tornano a investire in navi

Massiccio programma di ordini – diretti e non –
delle due major del petrolio ai cantieri mondiali

Agility, specialista nella logistica di prodotti petroliferi, ha annunciato pochi giorni fa la firma di un contratto tra la sua controllata Tristar Transport e il gigante del petrolio Shell relativo al noleggio di 6 newbuilding product tankers MR, la cui consegna è fissata nel 2016. Sette anni (più altri tre di opzione) la durata dell'accordo, il cui valore complessivo è di 200 milioni di dollari.

Il comunicato della società kuwaitiana ha dato parziale conferma al rumor secondo il quale dietro il recente ordine di 16 unità MR a Hyundai Mipo ci fosse proprio la oil major olandese. Le altre 10 unità destinate a Shell sarebbero quelle ordinate al cantiere sudcoreano da un'altra compagnia mediorientale, Oman Ship, che non ha invece diramato comunicazioni riguardo un loro eventuale impiego. Il valore complessivo dell'ordine, firmato a fine ottobre, è di circa 492 milioni di dollari.

Secondo *Tradewinds* la commessa a Hyundai Mipo sarebbe l'ultimo tassello di un articolato piano di 'ordini indiretti' e conseguenti contratti di noleggio messo a punto da Shell e noto come Project

Silver, che porterà nella disponibilità della compagnia petrolifera un totale di 50 nuove unità.

Anche BP, riferisce ancora la testata norvegese, sarebbe in trattativa con Hyundai Mipo per costruire 20 MR. Le unità destinate al colosso britannico, la cui consegna potrebbe avvenire tra il 2015 e il 2016, avrebbero un costo compreso tra i 35 e i 40 milioni di dollari.

Puntualità: luci e ombre della futura P3

Uno studio di SeaIntel analizza le performance dei tre carrier che formeranno l'alleanza, paragonandole alla media di settore per ogni rotta maggiore

La P3, non ancora nata, continua a far parlare di sé e a tenere alacremente impegnate le società di consulenza specializzate in ambito marittimo, che si producono in previsioni e analisi senza soluzione di continuità.

Questa volta è stata SeaIntel a pubblicare un report in cui si mettono a confronto le performance di puntualità dei servizi dei tre carrier che andranno a costituire questo nuovo network, con le altre alleanza già attive sulle rotte internazionali del trasporto di container. Dall'analisi comparate delle *reliability*, è emerso che la P3 – qualora le autorità antitrust di diversi paesi del mondo dessero la loro approvazione alla nascita di questa partnership – avrebbe le migliori prestazioni di puntualità sui traffici tra Asia ed Europa e tra Asia e Mediterraneo, superando sia la G6 che la CKYH mentre quest'ultima e la New World Alliance registrano risultati migliori della P3 sulle rotte transpacifiche.

Alan Murphy, COO e partner di SeaIntel, ha spiegato in una nota: "La nostra analisi evidenzia come, fin da maggio 2013, sia i carrier che andranno a costituire la P3 che l'alleanza CKYH hanno performato meglio delle media di settore sulle rotte Asia-Nord Europa e Asia-Mediterraneo, superando anche i risultati ottenuti in termini di puntualità dal network G6".

Nel dettaglio, a livello aggregato Maersk, MSC e CMA CGM ad agosto 2013 hanno ottenuto una media di puntualità rispetto alla schedula superiore del 7% rispetto a quelle

generale del settore, mentre la G6 ha fatto rilevare un -38%.

Se quindi i tre liner che andranno a costituire la P3 riusciranno a mantenere questi risultati anche con la gestione coordinata delle flotta, avranno un notevole vantaggio competitivo rispetto agli altri armatori attivi su queste rotte. Ben diverso invece il discorso relativo alle rotte transpacifiche, su cui la 'futura' P3 brilla molto meno: "Dallo scorso giugno ad oggi – prosegue infatti Murphy – Maersk MSC e CMA CGM hanno registrato su queste direttrici performance di puntualità inferiori rispetto alla media di settore e anche a

quelle realizzate dalle altre principali alleanze, come Grand Alliance, New World Alliance e CKYH".

Nel solo mese di agosto, sui servizi che collegano le due sponde del Pacifico, CKYH e New World Alliance hanno entrambe registrato performance migliori del 3% rispetto alla media, mentre sia la G6 che i membri in pectore della P3 sono stati dell'8% meno puntali rispetto alla medie dell'intero settore.

Quest'analisi – tira le somme SeaIntel – dimostra come, una volta approvata la sua costituzione, la P3 potrà beneficiare di un vantaggio competitivo molto rilevante sulle rotte tra Asia, Nord Europa e Mediterraneo, mentre dovrà migliorare le performance nel Pacifico, se vorrà imporsi sul mercato non solo come l'operatore dotato della maggiore capacità di trasporto, ma anche quello più puntuale e affidabile.



MEGA-NAVI PECHINO DICHIARA ANCORA GUERRA AL GRUPPO VALE

Genova - Nuovo colpo di scena da telenovela nella querelle fra la compagnia mineraria brasiliana Vale e il sistema marittimo-portuale cinese. La vicenda, che dura ormai da anni, sembrava essersi conclusa negli ultimi mesi, prima con una dichiarazione conciliante del ministero dei Trasporti cinese, poi con la firma di un contratto per il noleggio di quattro navi della flotta Vale da parte di un armatore cinese, Shandong Shipping.

Invece adesso arriva una pesante bordata da parte della potente associazione degli armatori cinesi (Csa), che ha aspramente criticato la decisione di Shandong Shipping.

«Chiederemo chiarimenti a Shandong Shipping - ha tuonato Zhang Shouguo, vicepresidente e segretario generale della Csa - riguardo alla firma del contratto con Vale. Si tratta di una mossa assolutamente inopportuna». Zhang ha aggiunto che se ogni armatore cerca il proprio profitto personale, rischia di danneggiare l'intera industria marittima cinese. Idea apparentemente semplice, ma su cui probabilmente si gioca la partita dell'economia mondiale contemporanea: **il paradosso del boom della Cina, un paese a economia socialista, è in grado di mettere in discussione la teoria della "mano invisibile" del mercato che favorisce e non danneggia lo sviluppo, formulata da Adam Smith**, su cui si basa, almeno a parole, il sistema occidentale? Anche in Europa, durante i convegni di settore non è raro sentire qualche operatore privato dello shipping parlare con malcelata invidia della rapidità con cui il governo di Pechino interviene a sostegno della propria economia. Occorre però ricordare che la stessa Csa in dichiarazioni passate aveva criticato la scelta di Vale di mettere insieme una flotta personale di 35 portarinfuse da 400 mila tonnellate di portata, le più grandi del mondo, per il rischio che si creasse un monopolio dannoso proprio per gli equilibri di mercato.

In realtà dietro alla vicenda Vale c'è il desiderio del governo di Pechino di ridurre la dipendenza del commercio cinese dai servizi delle compagnie straniere. Alla fine di agosto, l'agenzia Reuters aveva anticipato un documento che sembrava indicare un'apertura alle navi delle dimensioni delle Valemax da parte del governo cinese. Il documento, pubblicato il 23 agosto sul sito del ministero dei Trasporti, anticipava che i porti nazionali avrebbero potuto accogliere navi sulla base della loro capacità effettiva di ricezione. Sembrava un'apertura, ma adesso anche dal ministero si fa marcia indietro.

Una fonte vicina al ministero, citata dal sito "SinoShipnews.com", ha detto che «la Commissione nazionale sviluppo e riforma ha negoziato con vale, per conto del ministero dei Trasporti, sta negoziando sulla possibilità di ingresso delle Vloc (very large ore carriers, le megarinfusiere) di Vale, ma non ci sono ancora stati risultati. Shandong Shipping ha messo il governo in una situazione imbarazzante».

Il contratto contestato è stato firmato lo scorso 31 ottobre nella capitale della provincia dello Shandong, Qingdao. L'accordo prevede che Vale affidi alla compagnia cinese il trasporto del materiale di ferro prodotto dalle proprie miniere e che per questo Shandong Shipping utilizzi quattro delle navi Valemax che finora non hanno potuto entrare nei porti cinesi. Il contratto ha un valore di 500 milioni di dollari.

Shandong Shipping è una società pubblica che fa riferimento alla provincia dello Shandong, la seconda più importante della Cina.

La reazione del governo alla scelta della compagnia sembra testimoniare una tensione fra Pechino e una delle sue maggiori province, che fra l'altro non è tradizionalmente una delle più tranquille.

Da qui cominciò alla fine del 1800 la rivolta dei Boxer. La scelta di non accogliere le grandi navi di Vale, che permetterebbero di ridurre i costi di trasporto, evidentemente sta provocando malumori all'interno del variegato sistema cinese. Già in passato vennero tentati degli strappi e singole navi della flotta brasiliana sono state accolte nei porti di Dalian e di Liangyugang.

Alberto Ghiara

Quattordici nazioni asiatiche hanno sottoscritto un accordo per lo sviluppo della rete interportuale

Tra gli obiettivi, il riconoscimento internazionale degli interporti e favorire gli investimenti in infrastrutture interportuali

~~14/11/2013~~ Oggi, in occasione del Forum dei ministri dei Trasporti dell'Asia che si svolge a Bangkok, quattordici nazioni asiatiche hanno sottoscritto un accordo intergovernativo sugli interporti sotto gli auspici dell'Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) delle Nazioni Unite. Con la firma dell'intesa i governi di Armenia, Cambogia, Cina, Corea del Sud, Indonesia, Iran, Laos, Mongolia, Myanmar, Nepal, Russia Tagikistan, Thailandia e Vietnam hanno manifestato il loro impegno per il raggiungimento di una visione comune di un sistema integrato di trasporto intermodale e di logistica.

«Per troppo tempo - ha commentato il vice segretario generale dell'ESCAP, Noeleen Heyzer - i benefici della crescita economica sono stati concentrati principalmente sulle nostre prospere comunità costiere e le nazioni e le regioni senza sbocco sul mare hanno dovuto far fronte a proibitivi costi e a problemi logistici complessi per portare le loro merci e i loro servizi ai mercati e per accedere ai sistemi produttivi e alle supply chains regionali e globali. Questo accordo odierno rappresenta il nostro impegno per cambiare questa realtà. I dry ports sono essenziali hub nell'entroterra che ci aiuteranno a sfruttare gli investimenti in strade e ferrovie che abbiamo già realizzato. Assieme creeremo prosperi corridoi commerciali e di trasporto trasformando le nazioni senza accesso al mare in centri di sviluppo di terra».

L'accordo ha l'obiettivo di promuovere il riconoscimento internazionale degli interporti, di facilitare gli investimenti in infrastrutture interportuali, di migliorare l'efficienza operativa e di elevare la sostenibilità ambientale dei trasporti. L'intesa entrerà in vigore nel momento in cui otto nazioni sottoscriveranno un'adesione formale all'accordo, ratifica che è iniziata oggi con la firma apposta dalla Thailandia. 