



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

13 NOVEMBRE 2013



ANCONA - La Cna lancia le sue idee per contribuire alla definizione del Piano d'azione della Macroregione Adriatico Ionica, a poche settimane dalla presentazione ad Atene. In un seminario tenuto nella Falcoteca di Economia ad Ancona, ha illustrato le sue proposte alla presenza del ministro per la Coesione territoriale Carlo Trigilia. L'attenzione, ha rilevato il presidente nazionale Ivan Malavasi, è puntata sulle politiche legate alla finanza e al credito per le Pmi, «fondamentali per l'accesso ai mercati internazionali di tutto il sistema produttivo degli otto Paesi coinvolti nel progetto europeo». In particolare la Cna propone la creazione di una "Smart Adriatic", un fondo di garanzia della Macroregione appositamente dedicato alle Pmi. Il presidente della Regione Marche Gian Mario Spacca ha invece rilanciato l'Adriatic Cloud e l'idea di una scuola di alta formazione sul modello della Ena Francese.

«Dobbiamo lavorare velocemente alla costruzione del Piano d'azione - ha detto poi Spacca - non con "narrazioni" ma con progetti concreti. L'appuntamento di Febbraio ad Atene è vicino. Le Marche ci credono, ci crede l'Italia che farà della Macroregione adriatico ionica una delle azioni prioritarie del suo turno di presidenza della Ue. E ci crede l'Europa, che ha compreso la necessità di intervenire su quest'area, consapevole della sua marginalità e del ritardo che accusa».

Il processo per la creazione della Macroregione Adriatico Ionica «è abbastanza avanti, ora dobbiamo fare un ulteriore sforzo per definire progetti operativi, concreti», ha detto Trigilia. «La definizione della Strategia - ha proseguito - è oggi di fondamentale importanza non solo per le regioni che si affacciano sull'Adriatico e lo Ionio ma anche per lo sviluppo dell'Italia e dell'Europa. Come cogliere con successo le opportunità offerte? Innanzitutto è necessario dare vita a un dialogo più strutturato tra i diversi attori e far sì che la Strategia si traduca in progetti. L'iniziativa incrocia peraltro il momento dei fondi strutturali 2014-2020. Dovremo utilizzare al meglio queste risorse, concentrando e selezionando di più gli obiettivi».

«L'amministrazione comunale di Ancona - ha detto l'assessore al Porto Ida Simonella - ha sposato in pieno l'idea di percorso dal basso. Ancona è centrale non solo per la presenza del Forum adriatico ionico, ma per il porto, nevralgico perché punto di connessione, da 25 anni, fra tutti i paesi dell'arco».

«Il disegno - ha affermato il segretario generale dell'iniziativa Adriatico Ionico Fabio Pigliapoco - sta procedendo in modo regolare e in maniera propositiva. I governi degli 8 Paesi della Macroregione stanno raccogliendo le proposte della società civile».

D'altra parte, la Macroregione «avrà un senso se le istanze, le proposte che vengono dal territorio troveranno spazio nel Piano d'azione».

«Ancona - ha sottolineato Andrea Vitolo, punto di contatto del ministero degli Esteri per la Macroregione Adriatico Ionica - è una po' la capitale della Macroregione, sia sul piano intergovernativo, per la presenza del segretariato lei, sia come impegno della Regione, che con il presidente Spacca ha assicurato un accompagnamento costante». Ha preso parte al convegno anche il presidente del Forum delle Camere di commercio dell'Adriatico e dello Ionio (e da poco alla guida dell'Autorità portuale di Ancona) Rodolfo Giampieri. Alla sua prima uscita pubblica Sauro Longhi, neo rettore dell'Università Politecnica delle Marche.

Porti:Gioia;Bankitalia,aumento movimentazione container +17%

Tra gennaio e settembre 2013 transitati 2,3 milioni di teus

12 novembre, 18:51

(ANSA) - CATANZARO, 12 NOV - Tra gennaio e settembre del 2013 la movimentazione dei container nel porto di Gioia Tauro ha segnato un aumento del 16,8% rispetto all'analogo periodo dello scorso anno. A riportarlo è l'aggiornamento congiunturale sull'economia in Calabria redatto dalla filiale regionale della Banca d'Italia, presentato oggi a Catanzaro.

Il documento, che cita dati Contship Italia, la società che gestisce il terminal container nello scalo calabrese, nei primi nove mesi dell'anno sono stati movimentati complessivamente oltre 2,3 milioni di teus. Il dato, seppure incoraggiante, rileva Bankitalia, resta ancora sotto i livelli pre-crisi, quando lo scalo calabrese di transhipment movimentava tre milioni di teus all'anno.

"E' interessante notare comunque - ha detto il direttore della filiale calabrese di Bankitalia, Luisa Zappone - come stiano aumentando anche le imprese calabresi che utilizzano il porto di Gioia Tauro per la spedizione delle loro merci.

Un'ulteriore dimostrazione delle potenzialità della struttura calabrese". (ANSA).

I Comuni delle città portuali chiedono un maggiore coinvolgimento nella nomina dei vertici delle Autorità Portuali

Cosimi in audizione davanti all'ottava commissione Infrastrutture del Senato

 Una cabina di regia dove discutere la riforma della legislazione sui porti, un maggior coinvolgimento dei Comuni per la nomina dell'Autorità Portuale e un adeguamento della legge in linea con quanto previsto da disegno di legge Delrio sulle città metropolitane. È quanto chiesto oggi dall'Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI), rappresentata dal sindaco di Livorno e delegato alla Portualità, Alessandro Cosimi, in un'audizione al Senato davanti all'ottava commissione Infrastrutture che sta esaminando la riforma della legislazione nazionale in materia. Nel corso dell'incontro l'ANCI ha presentato un documento, che pubblichiamo di seguito, dove sono elencate le proposte di emendamento e le indicazioni dei sindaci.

«Servono - ha dichiarato Cosimi al termine dell'incontro - regole definite per una programmazione che sia efficace sul territorio al fine di definire bene il rapporto tra Comuni e Autorità Portuale. Il quadro della materia muta con grande rapidità e le Autorità Portuali saranno investite presto da una direttiva o regolamento europeo. Poi c'è tutta la partita legata al disegno di legge Delrio sulle città metropolitane, al cui interno troveranno spazio anche le città sedi di porti». Da qui la richiesta di un tavolo comune dove i sindaci devono sedere con pari dignità istituzionale. «Non dobbiamo dimenticare - ha rilevato Cosimi - che il Titolo V della Costituzione ci assegna un ruolo. Questo non vuol dire voler nominare l'Autorità Portuale vogliamo, ma discutere, ognuno per le proprie funzioni e prerogative, non di chi comanda, ma di come far funzionare i nostri porti».

Oltre ai punti toccati dal delegato Anci, i sindaci chiedono di dotare il territorio «delle risorse necessarie a far fronte alle spese legate ai servizi portuali e alle compensazioni ambientali». Inoltre, come deciso nel consiglio nazionale del 14 luglio 2011, ANCI chiede che la «politica marittima» sia «questione di primaria importanza nell'agenda di governo da rappresentare nelle sedi comunitarie». 

Tanger Med avamposto del made in Italy

13 novembre 2013 |

Nasce una piattaforma commerciale e distributiva a fianco dell'area industriale – Il Mediterraneo e le nuove frontiere

MILANO – Come riportato dai quotidiani economici, Tangeri sarà l'avamposto del pronto moda made in Italy nel continente africano: un mercato di un miliardo di potenziali consumatori la cui ricchezza va crescendo del 5% l'anno e con una quota di 40 mila milionari avidi di tutto ciò che i nostri marchi rappresentano.

La porta di ingresso sarà la zona franca di Tanger Med, la lingua più a nord del Marocco divisa dall'Europa solo da 14 chilometri di Mediterraneo, dove si sta avviando una nuova piattaforma commerciale e distributiva da affiancare ai 1.300 ettari di area industriale avviata nel 2001 (dove, in una dozzina d'anni, sono già stati calamitati 1,5 miliardi di investimenti privati). A fare da apripista sarà il Centergross di Bologna, il più importante centro moda all'ingrosso occidentale 680 aziende e 5 miliardi di fatturato aggregato rappresentato che la scorsa settimana ha ospitato il direttore generale di Tanger Med, Mehdi Tazi, per dare forma al progetto di replicare la "città" del pronto moda italiana oltre lo stretto di Gibilterra. L'obiettivo è approdare nella zona franca con un primo gruppo di una trentina di aziende non solo di confezioni ma anche di stoffe, calzature e accessori, per aprire sale campionario permanenti. Showroom su misura del pronto moda che faranno da traino anche per l'alimentare, altro simbolo dell'Italian style richiestissimo dai mercati stranieri. "Quest'operazione conferma come il Mediterraneo sia un'area strategica per il Made in Italy" – ha dichiarato Riccardo Fuochi, imprenditore della logistica della moda e presidente dell'International Propeller Port Club di Milano "come Club siamo attentissimi all'area: abbiamo recentemente ospitato ad una nostra conviviale Yasmina Sbihi, country manager di Invest in Marocco durante la quale abbiamo avuto chiare indicazioni di come la logistica sia una delle aree nelle quali il Paese punta di più".

P3 allies hint at 19,200 teu ships for US trades

Janet Porter | martedì, 12 novembre 2013

FMC filing throws light on plans for the world's largest vessel-sharing agreement

Containerships of up to 19,200 teu capacity could be operating in the US trades within 10 years, the world's three largest ocean carriers indicate in a filing setting out details of their proposed P3 vessel-sharing agreement.

Maersk Line, Mediterranean Shipping Co and CMA CGM plan to deploy around 130 ships on the transpacific and transatlantic trades with nominal capacities of 4,000 teu-12,250 teu, they say in a submission to the Federal Maritime Commission.

Eventually, the joint fleet could increase to 180 vessels with intake of up to 19,200 teu, the trio state in FMC agreement number 012230 filed with the Washington agency this month.

No ships of that size currently exist; Maersk Line's 18,270 teu Triple-E ships are now the biggest in service.

The largest vessels to call at any US ports are around 13,000 teu and only a handful of terminals on either coast can take ships of that size.

The three lines announced details of their proposed alliance, covering the Asia-Europe, transpacific and transatlantic trades, in June, with a total joint fleet of around 250 vessels of 2.6 million teu.

However, the Asia-Europe element of the agreement is not included in the notice to the FMC, which only has jurisdiction over the US trades.

Under US law, the agency has 45 days in which to review the vessel-sharing agreement before deciding whether to give the green light or seek a court injunction to prevent the three lines forming an alliance.

However, the clock can be stopped at any time to allow closer questioning.

The submission, signed by Vincent Clerc of Maersk Line, Gianluigi Aponte of Mediterranean Shipping Co and Rodolphe Saadé of CMA CGM, makes it absolutely clear that, while they will exchange market intelligence on

trading conditions, costs and trade shares that can be obtained from outside sources, no information that is commercially sensitive such as freight rates will be shared, either directly or indirectly.

Each party will retain its separate identity and have completely independent sales, pricing and market functions.

"This agreement does not create and shall not be construed as creating any legal entity... or joint liability under the law of any jurisdiction," the document states.

The agreement will be governed by English law, any dispute to be heard by the London Court of International Arbitration.

As reported at the time the P3 initiative was unveiled, the arrangement will be for 10 years, with any party that wishes to withdraw required to give at least two years' notice, no earlier than eight years into the agreement.

However, the agreement can be terminated with immediate effect should any of the parties become insolvent, or subject to a change of control.

The 28-page submission goes into some detail about the planned network centre that will be responsible for operating the fleet.

The respective shareholdings in the arms-length company that will run the centre, which is expected to be headquartered in London, will be based on capacity allocation when the P3 agreement commences "subject to revision in case of withdrawal of a party or the addition of a party".

At the time of the initial announcement, Maersk was intending to contribute 42% of capacity, MSC 34%, and CMA CGM 24%.

The three released details of their planned schedules last week and hope to have the joint fleet operational by the second quarter of 2014, in time for the annual peak season.

“The vessels contributed by the parties shall be assigned to trade lanes and services in a manner that is expected to maximise operational and cost efficiencies,” they promise.

The filing states that no US-flagged vessels employed by Maersk that are also within the P3 Network will be used other than by the Danish line for the transportation of freight covered by cargo preference laws.

Neither MSC nor CMA CGM operate US-flag ships.

Two standing committees will be established; a management committee and an audit and compliancy committee. The former will decide matters such as schedule changes, service cancellations, terminal suppliers or a ship's name change.

The P3 lines also have to comply with competition regulations in Europe and China. The FMC is hoping to host a global summit of regulators to discuss the vessel-sharing agreement because of its scope and size.

Wide beam 9,000 teu ships emerging as the panamax killers

The increasing popularity of the new generation of 8,500-10,000 teu neo-panamax containerships (19 row beam) is likely to hasten the eventual demise of the traditional panamax containership sector. These ships will eventually replace panamax ships in several key tradelanes once the new Panama Canal locks are opened. The process already started on the FE-US East Coast and FE-South America trades, as ships of 8,000-10,000 teu take the place of panamax ships that were traditionally used on these trades.

The first containerships of 8,000 teu (17 row beam) appeared in 1997. These ships were first confined to the Asia-Europe trade before venturing on Far East-US trades for the first time in 2004. These ships are not optimized for Panama Canal transit as the decision to build a new set of locks was taken in October 2006. The unveiling of the new locks dimensions triggered an initial wave of orders for maxi-neo-panamax ships of 13,000 teu during 2007-2008. However, since 2010, owners have shifted their attention to shorter ships of the same beam (19 rows across) with a capacity of around 9,000 teu, which are appealing to a number of trades, many of which do not involve a Panama transit.

Such handy neo-panamax 9,000 teu ships were first ordered by MSC in September 2010. Persistent high fuel oil prices have finally convinced carriers that they could opt for maximum commercial speeds of 22-23 knots instead of the 24-25 knots that have been the norm since the counter oil shock of 1986. This

paved the way for a new generation of wide beam ships, which were previously shunned as wide beam ships are not suited for high speed.

These wide beam ships offer a lower fuel consumption per teu than conventional counterparts of the same capacity slowed down to the same speed, while they have a higher homogeneous intake thanks to the higher stability that goes with wide hulls.

The dimensions of these new ships make them as versatile as the compact panamax ships of 4,000-4,500 teu that have been introduced on many trades since the mid-2000s. Such ships can be easily swapped between a wide variety of trades, including those involving Panama transits.

Their suitability to numerous trades, both in terms of physical limitations and of volumes, explain their success. This same advantages today play in favour of the new 8,500-10,000 teu neo-panamaxes, hence the numerous orders recorded over the past three years, reaching 111 units so far, including some on a speculative basis.

Such ships already prove to be popular on the growing South America trades, helped by a stronger reefer capacity that the existing 8,000-9,000 teu ships of 17-18 rows cannot match. They are also interesting due to a shorter Loa of 300 m, making them ideal ships for the Black Sea (Bosphorus-max length) as well as for high volume services needing compact ships with a reasonable length and draft.

With these characteristics, such ships are a threat for the existing panamax fleet, especially after the opening of the new set of Panama locks in late 2015. Out of the 667 existing panamax units of 4,000-5,300 teu, 207 units or 31% of these ships are currently deployed on trades that transit the Panama canal. A significant number of these ships will be replaced in 2016 by neo-panamax ships, especially on the FE-USEC and FE-Caribbean routes which account for 150 of the current panamaxes deployed (including ships on pendulum loops that also connect to Europe).

The number of FE-USEC services routed via the Suez Canal has increased from four strings in 2009 to seven strings in 2013 at the expense of Panama routes as carriers opted to use larger overpanamax ships in order to lower unit costs. The same economic considerations are expected to drive the move out of traditional panamax ships to the larger neo-panamax units when the new Panama locks are ready by the end of 2015, with some of the current Suez services expected to switch back to the Panama route. The Panama route is shorter for services aimed at North and Central China, which will require less ships and offer improved transit times.

In addition, several other high volume trades will continue to drive increased demand for the 8,000-10,000 teu ships including established markets such as the FE-USWC route, the FE-Med and FE-Indian subcontinent/Middle-East sector which still uses a sizable number of smaller panamax units. Some of the new handy neo-panamax ships appear to be also aimed at growing north-south sectors which can support the larger ships, including the Europe-WCSA trade.

The developments on the FE-East Coast South America route provide a clear illustration of the rapid shift away from panamax ships. In 2009, all of the FE-USEC services were using ships of between 3,000 teu and 5,500 teu but these have been enhanced to the 7,500-9,000 teu scale within the last three years, including both existing 17-18 rows VLCS and units of the new 19 row generation. A similar trend is observed on the FE-West Coast South America route on which the 4,000+ teu panamax tonnage is increasingly replaced with larger ships.

The declining demand for traditional panamax ships has already left 35 units idle as at early November. In addition, 10 panamax ships of 4,000 to 4,800 teu were scrapped in 2013 alone. Since 2009, there have been only four new orders for ships of panamax beam, placed by PIL for 4,250 teu units at Dalian, reflecting their diminishing prospects. Their use in the future is likely to be limited mainly to trades where physical limits on vessel size remain, such as ANZ routes.