



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

16 DICEMBRE 2013

Ecotaras aspetta la concessione definitiva e pensa a nuovi mezzi portuali

La società gestisce il servizio anti-inquinamento nel porto di Taranto, operato in regime provvisorio in attesa di una decisione del TAR di Lecce

Situazione di attesa per quanto riguarda l'affidamento del servizio anti-inquinamento nel porto di Taranto.

Lo scorso anno la Direzione Marittima di Bari ha messo a gara, con bando pubblico europeo, una concessione di 15 anni per l'affidamento di questo servizio, "e noi - spiega Francesco Argento, titolare della società tarantina Ecotaras - siamo stati gli unici a partecipare, ottenendo l'affidamento della concessione di un servizio che, peraltro, svolgevamo già da molto tempo in tutto il compartimento marittimo di Taranto".

Dopo l'esito della gara, però, la stessa Direzione Marittima - sotto cui lo scalo ionico ricade - ha deciso di annullare la concessione, con un atto di autotutela in seguito all'intervento della Corte dei Conti, che aveva chiesto chiarimenti su alcune questioni relative ai canoni.

"Noi abbiamo fatto ricorso al TAR contro l'annullamento, poiché la gara si è svolta rispettando tutti i principi e le regole di un bando pubblico europeo"

prosegue Argento. "Il giudizio non è ancora definitivo e quindi aspettiamo la conclusione dell'iter giudiziario-amministrativo che è in itinere, ma in primo grado il TAR di Lecce ci ha dato ragione. Ora dovremo vedere se la Direzione Marittima di Bari farà a sua volta ricorso".

Nell'attesa Ecotaras - "nata nel 1986 per garantire la fornitura di acqua nel porto di Taranto, salvo poi dedicarsi alle attività di anti-inquinamento" - continua a svolgere il servizio in regime di concessione provvisoria, grazie alla propria flotta "composta da circa 20 unità, tra rimorchiatori costieri e mezzi portuali, con lunghezze comprese tra 10 e 30 metri, alcuni dei quali sono in grado di effettuare ricerca notturna di idrocarburi".

"Nei mesi scorsi - aggiunge poi l'imprenditore pugliese - abbiamo anche acquisito un nuovo mezzo veloce per effettuare sopralluoghi, equipaggiato con moderne dotazioni tecnologiche, per un investimento di circa 150.000 euro".

Ma la società tarantina, che impiega una trentina di dipendenti e nel corso degli anni ha ottenuto tutte le principali certificazioni ISO, a partire dalla 9001, pensa a rafforzare ulteriormente il proprio parco mezzi: "Certo dovremo aspettare

l'esito definitivo della vicenda riguardante la concessione, ma abbiamo in progetto - rivela Argento - di commissionare la costruzione di una nuova imbarcazione costiera. Stiamo valutando diversi cantieri e dobbiamo ancora prendere una decisione, ma posso già dire che sicuramente ci rivolgeremo ad una realtà navalmeccanica italiana".

Parallelamente a questa futura newbuilding, Ecotaras si muoverà poi sul mercato per trovare "almeno altri due mezzi, e rafforzare così la flotta in vista dell'affidamento definitivo della concessione del servizio anti-inquinamento nel porto di Taranto, che ci auguriamo possa arrivare presto".

Tutti assolti al processo Taranto

I giudici pronunciano la sentenza di primo grado: non sussistono l'estorsione e la monopolizzazione delle banchine da parte né di Campostano né di ILVA

Paolo Campostano e il figlio Ettore, vertici dell'omonimo gruppo portuale di base a Savona, sono stati assolti – e con essi gli altri imputati – nel processo svoltosi a Taranto che li vedeva accusati di estorsione in relazione alla presunta monopolizzazione del mercato raccomandatario inerente i carichi marittimi destinati a e provenienti dagli stabilimenti ILVA della città pugliese (S2S n.47/2013).

Al termine di un processo durato quasi dieci anni il pubblico ministero Giovanna Cannarile aveva chiesto condanne pesanti (fra i 30 e i 78 mesi) per gli imputati (oltre ai Campostano, il patron di ILVA Emilio Riva e i figli

Claudio e Fabio, l'istitutore di Anchor Shipping Michele Fazio, il dirigente ILVA Giampiero Gallina, i membri del cda di Anchor Tony Liuzzi e Giuliano Mallito e i vertici dell'affiliata Navalsud Vito Bisanti e Franco Sensoli), accusati di aver falsamente sostenuto la titolarità di ILVA su un terminal privato, di aver applicato tariffe di raccomandazione inferiori ai minimi tariffari e di aver usato minacce e violenza per imporre Anchor Shipping (gruppo Campostano) come agente marittimo agli armatori di navi utilizzate per carichi in partenza da o destinati all'ILVA.

Il collegio del Tribunale presieduto da Fulvia Misserini ha però ritenuto

l'insussistenza del fatto, assolvendo tutti gli imputati e cassando quindi la provvisoria di 30 milioni di euro chiesta a titolo risarcitorio dalle parti lese (Agenzie Marittime Gennarini e Caffio; dal procedimento erano nel frattempo usciti, previa transazione, GM Trading e Intramar). Le motivazioni della sentenza non sono state ancora depositate (lo saranno entro 90 giorni), ma "trattandosi di una pronuncia di primo grado – ha spiegato Stefano Caffio, legale di Gennarini – ci riserviamo la possibilità, una volta apprese le ragioni della decisione, di ricorrere in appello".

Grande soddisfazione da parte del Gruppo Campostano, che in una nota

ha stigmatizzato l'accanimento della parte accusatoria: "Si conclude con la smentita totale del castello accusatorio una vicenda creata strumentalmente

da alcuni agenti marittimi del Porto di Taranto, che hanno alterato in ogni modo le normali vicende quotidiane dello shipping, cercando di farle apparire come un disegno criminoso, per arrivare a chiedere risarcimenti colossali di danni del tutto inesistenti".

Riservato un plauso particolare ai giudici, il gruppo savonese ha evidenziato come la sentenza sia positiva per l'intero scalo tarantino: "I giudici del Tribunale di Taranto, nel ristabilire l'unica verità

dei fatti, ridanno fiducia e speranza non solo all'intero Gruppo Campostano e ai suoi collaboratori, ma anche a tutta la comunità portuale ed alla città di Taranto. La formula secca e precisa 'il fatto non sussiste' dimostra e afferma con evidente chiarezza che il Gruppo Campostano ha sempre osservato con cura i principi della concorrenza leale. Anchor Shipping, i suoi lavoratori e la parte sana della comunità portuale – di gran lunga maggioritaria – possono tornare con serenità al proprio lavoro: in Taranto, con Taranto, per Taranto".

Pujia ad Augusta neo-commissario

14 dicembre 2013 I

Aumenta il numero dei porti senza presidente – Le difficoltà delle scelte dopo la sentenza sulle competenze e le crescenti pressioni politiche

ROMA – Aumenta il numero delle Autorità portuali commissariate. Ad Ancona, Napoli (bis), Piombino, Cagliari ed altre – solo per citare le più note – si è aggiunta Augusta con il recente decreto del ministro Maurizio Lupi che ha nominato commissario Enrico Pujia, per consentire “la gestione dell’ente senza soluzione di continuità nell’ambito delle procedure per la nomina del nuovo presidente”.

Il neo-commissario di Augusta appartiene alla generazione più giovane dei funzionari del ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Ha 45 anni ed è nell’apparato dal 1994, quando allora il dicastero era della Marina Mercantile.

Dal 2008 è direttore generale del trasporto marittimo all’interno del ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Gli si riconoscono competenze e interventi anche in vari progetti europei, in particolare per le reti Ten-T e per le autostrade del mare. E’ stato anche tra i principali protagonisti della nuova regolamentazione per la nautica da diporto sulle linee elaborate con la collaborazione di Ucina.

In tutti i porti commissariati cresce intanto l’attesa per le annunciate nomine dei presidenti. Nomine che non sono facili proprio per l’intreccio di pressioni partitiche sia nelle varie sedi locali sia a livello di governo. C’è il caso Massidda di Cagliari che costituisce una spina nel fianco dello stesso ministro. C’è il caso Napoli, dove Dassatti è indagato, ha lasciato la carica e il ministro sembra essere stato “impallinato” sul candidato alla presidenza dalla nota sentenza del Consiglio di Stato sulle “competenze”. C’è il caso di Piombino, dove gli accordi politici hanno da tempo indicato il candidato nella persona del sindaco, il commissariamento (affidato all’ex presidente Guerrieri) scade a metà gennaio ma la tema è ancora in stand-by negli uffici ministeriali. La terna, come noto, è composta dai nomi del sindaco di Piombino Anselmi, dell’ex parlamentare ed ex sindaco elbano Bosi e dell’avvocato Grassi. E cominciano a diventare difficili i tempi tecnici per una nomina prima della scadenza del commissario, che è il 24 gennaio, visto che non sarebbe stata ancora chiesta l’intesa con il presidente della Regione Rossi e le commissioni parlamentari – che devono dare obbligatoriamente il loro parere – difficilmente potranno essere convocate prima del 10 gennaio.

Le fibrillazioni del governo nazionale certo non aiutano il ministro Lupi; e anche la vittoria di Renzi alla segreteria del PD, con i suoi annunci di “sfracelli” sia nei confronti della classe politica nazionale sia dello stesso esecutivo, sta creando i suoi problemi. E i porti? Come anello debole della catena, sembra che debbano accontentarsi di aspettare.

A.F.

Terremoto giudiziario a Napoli: Angrisano commissario straordinario

Secondo le accuse dei PM l'ex presidente Dassatti avrebbe favorito alcune società tra cui Conateco e La Nuova Meccanica Navale, mentre tra gli indagati vi sarebbe anche il nome di Gianluigi Aponte

All'alba dello scorso 11 dicembre il porto di Napoli è stato sconvolto da un vero e proprio 'terremoto' giudiziario: i militari del Comando Provinciale della Guardia di Finanza hanno infatti notificato quattro provvedimenti di misura cautelare "Divieto di Dimora nel Comune di Napoli" al Commissario ed ex Presidente pro-tempore dell'Autorità Portuale Luciano Dassatti, al funzionario dell'authority responsabile dell'area istituzionale Stefano Porciani, e ai due manager privati Pasquale Legora De Feo (Conateco) e Anna Ummarino (La Nuova Meccanica Navale).

Le ordinanze, autorizzate dal GIP Giuliana Pollio, del Tribunale di Napoli – che tuttavia ha optato per questa misura in luogo dell'arresto, chiesto dal procuratore aggiunto Francesco Greco e dal PM Antonella Fratello – sono il frutto di un'indagine sull'Autorità Portuale di Napoli "lunga e complessa, iniziata nel 2008, che ha comportato perquisizioni locali, sequestri di documentazione, attività di intercettazione e accertamenti bancari" precisa in una nota ufficiale la Procura della Repubblica di Napoli.

"Le numerose ipotesi di reato – ha spiegato a Ship2Shore il Tenete Colomello Alessandro Langella, Capo Ufficio Operazioni del Nucleo Polizia Tributaria Napoli – riguardano peculato, corruzione, abuso d'ufficio, falso ideologico e truffa. I quattro destinatari del divieto di dimora non possono risiedere fisicamente nel Comune di Napoli, cosa che avrebbe fatto automaticamente decadere dai loro incarichi pubblici sia Dassatti che Porciani, se entrambi non si fossero già dimessi immediatamente dopo la notifica del provvedimento".

Il giorno seguente, il Ministro delle

Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi ha nominato quale commissario straordinario pro-tempore dell'Autorità Portuale di Napoli, per un periodo di 3 mesi, Felicio Angrisano, comandante generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera.

Angrisano, figura che lo stesso Lupi e anche il Sindaco di Napoli Luigi De Magistris hanno definito di "alto profilo", si è già insediato e ha dichiarato alla stampa di "aver bisogno dell'aiuto di tutti i lavoratori dello scalo e di coloro che parlano di portualità, che parlano bene di questo porto e vogliono rispettarlo", aggiungendo poi che in questa prima fase occorre che ciascuno faccia un piccolo passo indietro, perché il bene del porto va oltre le singole

esigenze di tutti, dagli utenti al mondo alle istituzioni amministrative".

Oltre a Dassatti, Porciani, Legora De Feo

e Ummarino – che non hanno rilasciato commenti – ci sarebbero altre 15 persone iscritte nel registro degli indagati, seppure non destinatari di alcuna misura cautelare: il quotidiano di Napoli Il Mattino, sul suo sito internet, ha pubblicato quella che sarebbe la lista completa degli indagati, tra cui spiccano nomi come quello dell'armatore Gianluigi Aponte, di Nicola Coccia e di molti altri personaggi noti e meno noti del cluster marittimo partenopeo, oltre a quelli dei due giornalisti Bruno Dardani e Barbara Gazzale, che – sempre secondo quanto riportato dalla testata napoletana – avrebbero ottenuto una consulenza da 26.000 per contrattazione diretta e senza gara, nonostante la legge preveda invece gare pubbliche per incarichi il cui valore sia superiore ai 20.000 euro (qui la lista completa pubblicata da *Il Mattino*). Riguardo questi nomi, tuttavia, la Guardia

di Finanza non ha potuto né confermare né smentire.

Tra le diverse vicende oggetto dell'indagine, "che – precisa Langella – è partita nel 2008 in seguito a una serie di esposti e segnalazioni di altri operatori del porto di Napoli, ed è durata fino al 2012", la prima riguarda "l'aggiudicazione della gara per la concessione delle aree e di uno specchio acqueo prospiciente il lato interno del Molo Martello, da adibire ad ormeggio di un bacino galleggiante di proprietà privata per attività di riparazione navale" si legge sul comunicato ufficiale diramato dagli uffici della Procura napoletana.

Le prove raccolte dai militari della GdF avrebbero consentito di riscontrare elementi di colpevolezza a carico di Dassatti e di un altro dirigente dell'authority, dei membri della commissione giudicante e dei soci e degli amministratori di una società operante in ambito portuale, "ovvero – rivela Langella – La Nuova Meccanica Navale, vincitrice di una gara che si sarebbe svolta in modo non regolare, ma col solo fine di arrivare ad un esito già predeterminato".

Secondo le ricostruzioni di stampa, Dassatti avrebbe favorito la Ummarino, attraverso la mediazione di Pasquale

Legora De Feo, a discapito del concorrente Palumbo, anche se in sede di interrogatorio la dirigente dei cantieri La Nuova

Meccanica Navale avrebbe respinto le accuse, ricordando come la regolarità della gara in questione sia stata confermata dal TAR del Lazio e dal Consiglio di Stato.

Un secondo filone dell'indagine riguarda invece il mancato versamento dei canoni concessori da parte di alcune società operanti nel porto di Napoli, "che hanno accumulato un debito di circa 10 milioni nei confronti dell'Autorità Portuale", la quale, a sua volta, non ha "messo in atto i dovuti provvedimenti, finalizzati a garantire le entrate dello Stato". Anzi, l'authority avrebbe agito in senso contrario: "In ben due casi, contrariamente a quanto previsto dalle norme in materia, le società debentrici,

secondo l'ipotesi accusatoria, sono state anche indebitamente favorite con dilazioni di pagamento non dovute" scrive la Procura.

In questo caso, "legato agli altri dal fatto che sono coinvolti i medesimi soggetti" precisa ancora Langella, "la principale società, seppure non l'unica, ad aver accumulato debiti con l'authority è Conateco". Pasquale Legora De Feo, che di Conateco è Amministratore delegato, ha tuttavia respinto ogni addebito in sede di interrogatorio.

I magistrati ipotizzano poi che Dassatti, "per omettere o ritardare l'escussione di un credito di circa 2 milioni di euro, vantato dall'AP verso un'azienda del settore portuale (in questo caso si tratterebbe di Terminal Napoli Spa, sempre secondo quanto riferito dall'ufficiale della

Fiamme Gialle), relativamente a canoni concessori non versati, aveva ottenuto la ristrutturazione del proprio alloggio di servizio, a spese della predetta impresa per una spesa complessiva di oltre 150.000 euro".

In ultimo, la Procura contesta a Dassatti e Porciani, "l'indebito uso delle autovetture di servizio di cui avevano la disponibilità, per ragioni di tipo privato".

Sulla stampa locale è stato immediatamente esplicitato il fatto che, dietro a questa serie di illeciti, ci sarebbero tutte società riconducibili o comunque partecipate dal gruppo guidato da Gianluigi Aponte, il quale infatti risulterebbe – il condizionale resta d'obbligo poiché la lista non è mai stata confermata a livello ufficiale – iscritto nel registro degli indagati.

Su quale possa essere poi l'effettivo

coinvolgimento dell'armatore sorrentino, che ormai da moltissimi anni risiede a Ginevra, da dove guida il suo 'impero', spetterà alla magistratura pronunciarsi, anche se Raffaele Aiello, Amministratore Delegato di SNAV (controllata da Aponte) e rappresentante degli armatori nel comitato portuale di Napoli, ha rilasciato un'intervista a Il Mattino in cui asserisce la totale estraneità di Aponte in questa vicenda, ricordando come le società napoletane del gruppo siano entità autonome guidate da manager che hanno piena responsabilità rispetto alle loro scelte: da Ginevra – ha assicurato Aiello – vengono solo le direttive strategiche, nessun'indicazione sulla gestione operativa.

Lo Sportello Unico Doganale apre in Alto Tirreno

Dopo le sperimentazioni del 2013 l'Agenzia delle Dogane lancia a Genova, La Spezia e Livorno lo strumento che velocizzerà i controlli alla merce

Con un comunicato l'Agenzia delle Dogane ha reso noto che dalla scorsa settimana nei porti di Livorno, Genova e La Spezia è attivo "nel suo assetto pressoché definitivo" lo Sportello Unico Doganale, dopo la fase di sperimentazione avviata a Ravenna dal febbraio scorso (*S2S n.49/2012*) - "sperimentazione che ha funzionato benissimo, tanto che stiamo già testando lo sdoganamento in mare dei carichi" ha commentato Galliano Di Marco, presidente del porto romagnolo - estesa successivamente a Civitavecchia, Napoli, Venezia e in alcuni aeroporti.

Lo Sportello, che dovrebbe essere rapidamente esteso a tutti gli uffici doganali, "consente - spiega la nota - un colloquio diretto tra le amministrazioni e gli altri soggetti coinvolti nelle operazioni di import/export, migliorando l'efficienza del processo complessivo e riducendo considerevolmente i tempi necessari per lo svincolo delle merci e i costi sopportati dalle imprese".

Rispondendo alle attese degli operatori, nell'ambito dello Sportello Unico è stata prioritariamente avviata l'interoperabilità tra le dogane e il Ministero della Salute, considerato che i controlli sanitari e veterinari rappresentano circa l'80% del totale dei controlli operati dalle altre amministrazioni. "Presto, comunque, lo strumento dello sportello unico sarà utilizzato dagli altri 17 enti coinvolti, a vario titolo, nei controlli delle operazioni di import/export" prosegue la nota.

Il vantaggio principale conterà nell'accorpamento di alcuni controlli: "Prima dell'avvio dello Sportello Unico, l'operatore doveva depositare una richiesta al Ministero della Salute, che eseguiva i controlli di rito e se del caso ispezionava la merce, rilasciando il nulla osta. Solo a questo punto poteva presentare la dichiarazione alla dogana che, dopo averne valutato il rischio, procedeva agli eventuali controlli prima dello svincolo. Oggi le due fasi sono contestuali: ricevuto dal Ministero

della Salute il codice prenotazione relativo alla richiesta presentata dall'operatore via e-mail, quest'ultimo può trasmettere

immediatamente la dichiarazione doganale. Gli eventuali controlli di competenza di ciascuna amministrazione verranno effettuati contemporaneamente agli eventuali controlli doganali, riducendo

così anche i costi di movimentazione dei container".

Un plauso all'iniziativa dell'Agenzia è arrivato dal Sottosegretario all'economia Alberto Giorgetti e pareri positivi sono stati formulati da Luigi

Merlo e Lorenzo Forcieri, presidenti delle Autorità Portuali dei porti liguri coinvolti, mentre il direttore dell'Agenzia, Giuseppe Peleggi, ha formulato una road map di attivazione di ulteriori semplificazioni, quali la rapida attivazione dello Sportello Unico per i controlli fitosanitari e dei corridoi prioritari per l'inoltro della merci destinate all'EXPO 2015.

Per Maersk la parola d'ordine è 'concentrazione'

A Genova il CEO della regione Mediterraneo della multinazionale danese ha indicato la strada da seguire nei prossimi anni per uscire dalla crisi

S.Margherita Ligure (Genova) –
"The need to consolidate".

Il messaggio campeggia a chiare lettere in una delle ultime slide presentate da Marc Gijbrecchts (CEO di Maersk Line per la Regione del Mediterraneo), in occasione del convegno #Shipping 2014. Durante il 'Maersk Day' italiano, che si è concluso con un ricevimento a cena di clienti e fornitori al Covo di Nord Est, il tema della P3 e dell'attesa concentrazione nell'industria del container ha tenuto banco sia fra i relatori del convegno che nei discorsi dietro le quinte.

"Nel business del trasporto marittimo containerizzato c'è ancora troppa frammentazione, se vogliamo fare più soldi aumentando i margini di guadagno la strada da seguire è quella del consolidamento" ha detto senza mezze misure Gijbrecchts, che non ha potuto fare a meno di parlare della P3. "Non si tratta di una fusione ma di un'alleanza operativa per avere 'stability, coverage and frequency': maggiore stabilità del mercato, maggiore efficienza operativa e migliori servizi di trasporto. La P3 sarà una cooperazione nell'anello 'port-to-port' della catena logistica ma in futuro la concorrenza, anche tra i partner di questa alleanza, si giocherà sull'affidabilità delle consegne, sui servizi di feederaggio e sul trasporto terrestre dal porto a destinazione".

Su questa visione ha concordato anche il consulente olandese Peter de Langen della società Ports & Logistics Advisory, che ha sottolineato come i global carrier stanno spostando sempre più la propria attenzione alla fase terminalistica e alla logistica retroportuale. "Dal mare la concorrenza si sposta a terra" ha detto de Langen sottolineando come "le Autorità Portuali dovranno intervenire sempre più come *hinterland network*

developers, agendo da facilitatori nello sviluppare vie di trasporto ferroviario verso centri intermodali retroportuali".
Lo scenario italiano, che Orazio Stella,

amministratore delegato di Maersk 7.500-10.000 TEUs e 10.000-18.500 TEUs. "Circa 3,5 miliardi di dollari sarebbe il costo da sostenere per mettere in disarmo le navi che dal 2008 producono un eccesso di stiva

calcolato circa in un 20%" ha detto il numero uno mediterraneo di Maersk elencando quali saranno le priorità della compagnia di navigazione nei prossimi anni: "Ridurre i costi (soprattutto tramite *slow steaming*, minori consumi di bunker e P3), aumentare i ricavi (applicando tariffe di nolo più remunerative, puntando con attenzione sui mercati di nicchia, come i reefer), misurare con attenzione la capacità di flotta impiegata sul mercato in base alla domanda di trasporto: non ci faremo problemi a mettere in disarmo navi mandandole davanti al porto di Singapore o in qualche fiordo norvegese".

Un ultimo dettaglio: questa cura da cavallo è necessaria anche se i conti di Maersk Line sono i migliori fra quelli dei global carrier mondiali. L'EBIT anche nel terzo trimestre del 2013 è attorno al 6% e i ricavi attesi per quest'anno si aggirano intorno ai 26,1 miliardi di dollari (26,3 è la previsione per il 2014).
"Una delle maggiori sfide per il futuro sarà trovare il modo per far crescere ancora i ricavi" ha concluso Gijbrecchts precisando che "nel frattempo la priorità rimane la razionalizzazione dei costi". Concentrazione del mercato permettendo, ovviamente.

traffico containerizzato, replicando il trend storico finora osservato, potrà aumentare anche dell'11-12%.

Parallelamente a un aumento costante dei commerci intra-asiatici, si assiste ai primi fenomeni di rilocalizzazione, con molte produzioni europee che vengono spostate in Egitto o in Turchia dove

sono più vicine ai mercati di consumo finale.

Ciò nonostante "la crescita della domanda di trasporto containerizzato in Mediterraneo – secondo Gijbrecchts – è prevista dello 0,9% nel 2013, del 2% nel 2014 e del 3% nel 2015% in termini di volumi. Più debole che nel resto del mondo".

Insomma la domanda di trasporto cresce ma non è in grado di compensare la crescita dell'offerta di stiva mondiale che rimarrà anche per i prossimi anni cronicamente in *oversupply*, con il risultato che la pressione sui noli è destinata a rimanere forte.

Nel triennio 2005-2008 l'orderbook di navi portacontainer era pari al 50-60% della flotta già attiva sul mercato e ancora oggi questa percentuale si attesta intorno al 20%.

Il trend di nuove consegne è previsto in rallentamento nel 2016, anche se dal punto di vista dimensionale il portafoglio ordini oggi è composto

in larga parte da unità della fascia

A novembre il traffico dei container nel porto di Hong Kong è cresciuto del +1,8%

Nei primi undici mesi del 2013 lo scalo ha registrato un calo del -4,2%

~~inforMARE~~ - Lo scorso mese il traffico dei container movimentato dal porto di Hong Kong è cresciuto del +1,8% attestandosi a 1.934.000 teu rispetto a 1.900.000 teu nel novembre 2012. Nei primi undici mesi del 2013 il porto asiatico ha movimentato complessivamente 20.358.000 teu, con una flessione del -4,2% rispetto al periodo gennaio-novembre dello scorso anno. (#)

Lo scorso mese il traffico dei container nei porti marittimi cinesi è cresciuto del 9%

Nei primi undici mesi del 2013 l'aumento è stato del 7%

~~inforMARE~~ - Lo scorso mese i porti cinesi hanno movimentato 889,6 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +5% rispetto al novembre 2012. I soli porti marittimi hanno totalizzato un traffico di 606,0 milioni di tonnellate (+8%) e i porti interni/inland di 283,6 milioni di tonnellate (0%). Il traffico containerizzato è stato pari a 16,4 milioni di teu, in aumento del +7% sul novembre 2012, di cui 14,7 milioni di teu movimentati dai porti marittimi (+9%) e 1,7 milioni di teu dai porti interni (-5%).

Nei primi undici mesi del 2013 i porti cinesi hanno movimentato complessivamente oltre 9,7 miliardi di tonnellate di merci, con un incremento del +9% sul periodo gennaio-novembre dello scorso anno. Il volume di traffico movimentato dai porti marittimi è stato di quasi 6,7 miliardi di tonnellate (+10%) e quello movimentati dai porti interni/inland di circa 3,1 miliardi di tonnellate (+8%). Il traffico dei container è stato pari ad un totale di 173,5 milioni di teu (+7%), di cui 154,9 milioni di teu movimentati dai porti marittimi (+7%) e 18,5 milioni dai porti interni (+6%).

Asia-Europe freight rates increase as cargo is held over

Damian Brett | lunedì, 16 dicembre 2013

Analyst expects swings as carriers struggle to reduce capacity for extended periods in 2014

Freight rates from Asia to Europe suddenly jumped over the last week and the highs are expected to last longer than usual as cargo is rolled by carriers.

The latest figures from the Shanghai Containerised Freight Index show that all-in spot prices from Shanghai to northern Europe increased to \$1,586 per teu, an increase of \$599 compared with last week — a 61% increase.

On services from Shanghai to the Mediterranean, prices increased by \$586 week on week to \$1,586 per teu.

The increase in prices follows the mid-December general rate increase announced by shipping lines in November of \$750-\$800 per teu.

Richard Ward, an analyst from box derivatives broker Freight Investor Services, said the increase would probably last as shippers struggled to secure space on ships.

“The increase has reversed the steady declines we have seen over the past five weeks and will be welcomed with open arms from carriers who have yet again struggled to turn a profit for the year.

“At present it is unlikely the market will erode as quickly as we have seen over the past few months due to reports of rol pools as shippers struggle to get cargo away.

“December is also usually relatively quiet due to the Christmas holidays, which will offer additional support to current levels.

“With this in mind, rates going into January are likely to remain at healthy levels and will be above the average rate of \$1,072 per teu seen in the spot market on north-west Europe this year.”

Mr Ward said freight forwarders that had hedged against freight rate increases had been able to secure December at between \$1,000-\$1,150 per teu, compared with the SCFI index level of \$1,586 per teu.

Looking ahead, Mr Ward said he expected rate swings to continue next year as carriers struggle to reduce capacity for extended periods.

“These rate swings have been on the increase since the end of 2011 as a result of the continued oversupply and worryingly for carriers has also spilled over to routes outside of north-west Europe,” he said.

For the first quarter of next year, Forward Freight Agreements are being settled at between \$1,000-\$1,500 per teu on the Asia to north-west Europe route.

The rate increase kicked in weeks after the European Commission announced it had launched an investigation into 14 leading shipping lines to see whether they had breached competition rules by signalling their price intentions to each other.

Brussels is to examine whether the shipping lines engaged in concerted practices, saying that since 2009 the companies have made regular public announcements of their price-increase intentions through statements on their websites and in the specialist trade press.