



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

18 GIUGNO 2015

Presto una newco per il terminal container di Taranto

Il governo punta a trovare entro 75 giorni operatori interessati al subentro a TCT (senza escludere la presenza di soggetti pubblici, come FS Logistica)

Una newco che subentri a TCT nella gestione del terminal container di Taranto, realizzata con "operatori primari" individuati entro i prossimi 75 giorni.

Questo l'obiettivo dichiarato dal Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Claudio De Vincenti al termine della riunione che si è svolta ieri a Palazzo Chigi, cui hanno partecipato la Sottosegretaria al Lavoro

Teresa Bellanova, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Sindaco di Taranto Ippazio Stefano, il Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto Sergio Prete e le Organizzazioni Sindacali di categoria nazionali e territoriali.

De Vincenti in particolare ha dichiarato ai sindacati che, attraverso l'Autorità Portuale, verrà dato immediato avvio a un'operazione di "scouting, al fine di sollecitare manifestazioni d'interesse".

La ricerca si rivolgerà a "operatori che stiano sul mercato, eventualmente anche con una presenza di soggetti a partecipazione pubblica", e - secondo quanto riferito da *Il Sole 24 Ore* - in particolare si starebbe verificando la percorribilità di una soluzione che includa la presenza di FS Logistica così come quella di un "terminalista importante", sulla cui identità non sono però al momento emersi indizi (nei giorni scorsi tuttavia **Ship2Shore aveva raccolto indiscrezioni** rispetto a un possibile interessamento del gruppo filippino ICTSI, oltre ad alcune "manifestazioni di disinteresse" da parte di altri operatori).

In ogni caso, i tempi, si auspica, saranno stretti perché l'obiettivo è quello di individuare una soluzione prima dello scadere della procedura di mobilità per i 536 lavori di TCT, avviata due giorni fa.

Porto di Taranto, il governo avvia un'operazione di scouting per costituire una newco che subentri alla TCT

Il ministro Delrio chiede a Merlo di ritirare le dimissioni da presidente dell'Autorità Portuale di Genova

inforMARE - Con una inconsueta decisione, dettata probabilmente dall'urgenza di risolvere la situazione, il governo italiano ha annunciato ai sindacati che, alla luce dell'annunciata messa in liquidazione della Taranto Container Terminal (TCT), la società partecipata dai gruppi Hutchison Port Holdings (HPH), Evergreen Marine Corporation e Maneschi che gestisce il terminal per contenitori del porto di Taranto, e all'indomani dell'invio delle lettere di messa in mobilità per i 536 lavoratori di TCT, «verrà dato immediato avvio ad un'operazione di scouting al fine di sollecitare manifestazioni d'interesse.

La strada, quindi, non è quella della revoca della concessione e di una nuova gara. L'obiettivo indicato dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti - ha spiegato l'esecutivo - è quella di «una newco con operatori che stiano sul mercato, eventualmente anche con una presenza di soggetti a partecipazione pubblica». «L'auspicio - ha precisato il governo - è di concludere entro i 75 giorni della procedura di mobilità».

Intanto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha chiesto a Luigi Merlo di riconsiderare la decisione di dimettersi da presidente dell'Autorità Portuale di Genova, dimissioni che Merlo aveva presentato perché sua moglie Raffaella Paita era candidata alla presidenza della Regione Liguria, carica che è stata assegnata a Giovanni Toti uscito vincente dalle elezioni. «Come lei ben saprà - ha scritto il ministro a Merlo - il processo di riforma della portualità nazionale è ormai in fase conclusiva. Governare il passaggio dal "vecchio" al "nuovo" senza recare pregiudizi all'articolato meccanismo del sistema portuale sarà quindi compito prioritario per chi, come lei, è stato chiamato ad assumere il delicato ruolo di sovrintendere a complesse strutture pubbliche». Nella lettera Delrio si è appellato al fatto che «l'elevata professionalità, la sensibilità e vicinanza alle esigenze del territorio già dimostrate, possano indurla ad accompagnare l'Autorità Portuale di Genova verso i nuovi scenari, recedendo dalla scelta di dimettersi dal suo incarico». (i+)

Porto Taranto, Governo pensa a newco con Fs logistica e operatore terminalista

Ora che il capitolo di Taranto container terminal è definitivamente chiuso, con gli azionisti che il 12 giugno hanno messo in liquidazione la società che gestiva in concessione l'infrastruttura portuale e ieri avviato la mobilità per i 540 addetti, Governo e Autorità portuale lanciano un'attività di scouting per verificare i nuovi operatori disponibili a subentrare a Tct che dal 2001 sino ad oggi è stata nel porto di Taranto. Da ora in poi, quindi, i contatti in corso saranno intensificati al fine di giungere ad una soluzione che da un lato rimetta sul mercato il terminal container di Taranto, senza più traffico da molti mesi, e dall'altro tuteli i 540 operatori che, finita la cassa integrazione lo scorso 28 maggio, sino all'altro ieri erano in ferie e adesso sono in mobilità.

Lo annuncia il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, che oggi pomeriggio ha presieduto a Palazzo Chigi un nuovo vertice con ministero del Lavoro (c'era il sottosegretario Teresa Bellanova), sindacati, Authority e Comune di Taranto. La traccia che si vuole approfondire è quella di una newco in cui mettere insieme Fs Logistica e un terminalista importante. Da rilevare che tempo addietro alcune compagnie, tra cui Msc, si erano già affacciate al terminal container di Taranto. Ora si tratta di vedere se quest'interesse può tramutarsi in un progetto di intervento vero. De Vincenti in proposito annuncia che il presidente dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, ha già prospettato al ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio - che oggi al vertice non c'era - "una serie di indicazioni riguardo la logistica del porto di Taranto. L'obiettivo è attrarre investitori della logistica all'interno del piano nazionale".

Per De Vincenti, "la newco dovrebbe presentare un piano industriale indicando le attività che porta su Taranto, i ritmi di assorbimento dei lavoratori e gli investimenti che dovranno andare in parallelo con il piano infrastrutturale" che sta interessando il terminal tra adeguamento della banchina e dragaggio dei fondali e il porto più in generale con la piattaforma logistica. "Dobbiamo verificare nei prossimi giorni se e come riusciamo a costruire la newco e come questa - aggiunge il sottosegretario alla presidenza del Consiglio - diviene titolare della concessione del terminal. Oggi non possiamo dare certezze perché fin quando non c'è nero su bianco non sarebbe corretto. Ma entro i 75 giorni speriamo di arrivare a dare risposte ai lavoratori". I 75 giorni sono infatti quelli che prevede la procedura prima che la mobilità e quindi il licenziamento dei 540 lavoratori sia effettivo.

"Avendo a disposizione 1.500 metri di banchina, verifichiamo se è possibile far arrivare nuovi traffici nel momento in cui Tct non avrà più la concessione del terminal" suggerisce infine Daniela Fumarola, segretario Cisl Taranto, mentre il sottosegretario al Lavoro, Bellanova, propone di verificare la possibilità di un bando in attesa di un nuovo concessionario.

Porto di Taranto, il governo: «Stiamo cercando soluzioni»

Taranto - **Lo ha detto il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti**, aprendo oggi pomeriggio a Palazzo Chigi il nuovo incontro sulla crisi del porto.

Taranto - «Il governo e l'Autorità portuale si attiveranno nei prossimi giorni per verificare se ci sono possibili manifestazioni di interesse e in particolare l'Autorità portuale che aveva avviato già con degli operatori primari delle interlocuzioni». **Lo ha detto il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti**, aprendo oggi pomeriggio a Palazzo Chigi il nuovo incontro sulla crisi del porto di Taranto dopo la decisione degli azionisti di Taranto container terminal di liquidare la società concessionaria dell'infrastruttura portuale. **Nel corso dell'incontro è stato comunicato che il presidente dell'Autorità portuale, Sergio Prete**, ne ha parlato col ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, «presentando una serie di indicazioni riguardo la logistica del porto di Taranto

per far sì che possa attrarre investitori della logistica all'interno del piano nazionale». Il Governo ha quindi annunciato che per il terminal container di Taranto «si farà scouting per cercare manifestazioni di interesse».

Ci sarebbe un interesse di società a partecipazione pubblica a partecipare ad una newco di Fs logistica all'interno della quale ci dovrà essere un importante terminalista. **È stato annunciato nel vertice a Palazzo Chigi sulla crisi del porto di Taranto dopo la decisione degli azionisti di liquidare la**

società Taranto container terminal. «Alla luce di questo - ha dichiarato il sottosegretario alla presidenza, Claudio De Vincenti, che presiede l'incontro si lavora su come e se riusciamo a costruire la newco. Il punto è come si fa il passaggio della concessione nella titolarità della newco. Si stanno esplorando le strade possibili. Dove vogliamo arrivare? Non possiamo dare certezze - ha aggiunto De Vincenti - perché fin quando non c'è nero su bianco non sarebbe corretto. Ma entro i 75 giorni speriamo di arrivare a dare certezza ai lavoratori».

Con la liquidazione della società Tct, decisa dagli azionisti lo scorso 12 giugno, i 540 addetti del terminal container di Taranto, scaduta il 28 maggio la cassa integrazione e ora in ferie, dovrebbero andare in mobilità. **Settantacinque sono i giorni di tempo previsti dalla procedura di mobilità prima che i licenziamenti dei lavoratori siano effettivi e il Governo, stando a quanto emerso oggi, vuole utilizzare quest'arco temporale per arrivare ad una soluzione positiva per il porto di Taranto.** Per De Vincenti la newco dovrebbe presentare un piano industriale indicando le attività che porta su Taranto, ritmi di assorbimento dei lavoratori ed investimenti che dovranno andare in parallelo con il piano infrastrutturale. Al vertice è presente il sottosegretario al Lavoro, Teresa Bellanova, che ha chiesto di verificare se per il terminal container di Taranto, ora che la società Tct si è ufficialmente disimpegnata, si possa «fare un bando in attesa di un nuovo concessionario». Al vertice odierno hanno partecipato i sindacati, l'Autorità portuale di Taranto col presidente Sergio Prete e il Comune di Taranto col sindaco Ezio Stefano ed al termine la riunione è stata aggiornata fra quindici giorni.

Crisi Taranto, i sindacati chiedono l'intervento del governo

Taranto - Tct in liquidazione, 540 lavoratori in ferie forzate senza ammortizzatori. Attesa per l'incontro a Palazzo Chigi sul futuro del porto.

Taranto - «Dal verice di domani pomeriggio a Palazzo Chigi sulla crisi di Taranto container terminal ci aspettiamo una prima risposta

importante. Pensiamo che il governo, avendo già certezza che la società sarebbe stata messa in liquidazione dagli azionisti, si sia già mosso per cercare nuovi operatori». Così **Daniela Fumarola**, segretario provinciale Cisl Taranto, sintetizza le aspettative delle organizzazioni confederali alla vigilia del nuovo incontro convocato per le 16 di domani dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio, **Claudio De Vincenti**, presenti i ministeri delle Infrastrutture e trasporti, del Lavoro e dello Sviluppo economico insieme ai sindacati, al Comune e all'Autorità portuale di Taranto. «Certo -

prosegue Fumarola -, non ci aspettiamo che il Governo faccia il nome del nuovo operatore, perché indubbiamente non lo si individua in pochi giorni, ma quantomeno che ci sia presentato un percorso. Auspichiamo quindi che il Governo sia chiaro nel delineare cosa da ora in poi farà per rimettere in attività il terminal di Taranto dopo l'abbandono di Tct».

E probabilmente domani potrebbero conoscersi anche i nomi dei liquidatori incaricati dagli azionisti di Taranto container terminal di chiudere la società

che dal 2001 ad oggi ha avuto in concessione l'infrastruttura portuale. A quanto si apprende, i liquidatori di Tct sarebbero tre di uno studio professionale italiano e sarebbero già all'opera per le prime procedure connesse alla liquidazione della società. «Penso - dichiara il presidente dell'Autorità portuale di Taranto, **Sergio Prete** - che la concessione del terminal container, una volta definitivamente ritirata a Tct, dovrà essere messa a gara di evidenza pubblica. Cioè si lancerà un bando con cui gli operatori interessati saranno invitati a candidarsi. Nel caso in cui ci fosse già una candidatura, anche questa dovrebbe essere sottoposta ad evidenza pubblica. D'altra parte fu così già per Evergreen molti anni fa, quando decise di investire nel porto di Taranto». Per il presidente Prete, che è anche commissario per i lavori infrastrutturali nell'area portuale, questo passaggio «non ci sarebbe qualora fosse la stessa società Tct a definire il subentro di un nuovo soggetto imprenditoriale al suo posto, ma in questo caso non mi pare che vi siano le condizioni».

Attesa dunque per il confronto a Palazzo Chigi, il terzo che convoca De Vincenti da quando è stato nominato sottosegretario alla presidenza del Consiglio. E prima di lui era stato l'ex sottosegretario **Graziano Delrio**, oggi ministro dei Trasporti, a presiedere altre due riunioni su Tct a fine ottobre 2014 e a metà marzo 2015. Da allora ad oggi il Governo ha cercato di ridurre le distanze tra la società terminalista e l'Autorità portuale in merito al cronoprogramma dei lavori di adeguamento dell'infrastruttura di Taranto. Ma la mediazione alla fine si è rivelata vana. Tct, infatti, ha sempre

contestato all'Authority l'enorme ritardo con cui opere previste da anni, siano state cantierizzate, e l'Authority, a sua volta, ha replicato che sino al 2012 di queste opere non esisteva alcun progetto, per cui si è dovuti partire praticamente da zero. A ciò si aggiungono gli ulteriori slittamenti determinatisi a seguito dei ricorsi presentati al Tar e al Consiglio di

Stato da imprese interessate alle opere della
banchina e al dragaggio dei fondali.

TCT: cronaca d'una morte annunciata*17 giugno 2015 |*

TARANTO - Possiamo girarla da tutte le parti: ma l'odissea del terminal TCT tarantino, messo in liquidazione venerdì scorso dagli esasperati soci Hutchinson, Evergreen e Maneschi (rispettivamente il 50%, il 40% e il 10%) è la cartina di tornasole di un paese, l'Italia, che ha toccato il fondo anche nella credibilità dei grandi investitori, specie stranieri.

Per chi, come noi, aveva partecipato come osservatori appassionati al grande sogno di Pierluigi Maneschi di fare del TCT il secondo hub italiano per i grandi traffici containers - ricordo l'inaugurazione dell'allora modernissimo impianto con la prima nave nel 2001, il porto imbandierato, le speranze alle stelle - l'amara conclusione di questi giorni suona come una sconfitta dell'intera Italia, dei suoi assurdi sistemi di incapacità di controllare i cicli della logistica e dell'economia, dell'impotenza dello stesso governo centrale e delle sue rappresentanze locali a tagliare i nodi gordiani di una burocrazia ottusa che come Crono finisce per mangiare anche i propri figli.

I governi, specialmente quest'ultimo, hanno firmato protocolli, hanno elaborato promesse, hanno impegnato ministeri e la stessa Autorità portuale in volenterose ginkane che si sono sempre dimostrate vane a fronte dei ricorsi ai Tar e ai conseguenti blocchi dei pochi lavori avviati. Invano è stato ricordato che le navi fullcontainers sono cresciute, che occorrono fondali maggiori, che i tempi dell'economia non sono quelli borbonici dei mille cavilli. Invano è stato detto di non cullarsi sugli 800 mila teu/anno registrati nei primi anni, quando ancora c'erano navi a dimensione di Taranto.

Il risultato? L'economia ha cicli precisi, gli investitori anche. Così le navi di Evergreen ormai da tempo si sono trasferite al Pireo, con generale soddisfazione di clienti e della compagnia (che sulle tariffe risparmia il 50% e trova gente che lavora sodo); oltre 500 dipendenti del liquidato TCT sono ormai fuori anche dalla cassa integrazione ma continuano a costare dal 28 maggio - senza alcuna loro colpa, vittime anch'essi - circa 50 mila euro al globo di stipendi per non far niente; milioni e milioni di investimenti sono stati bruciati; e il liquidatore della società dovrà fare i salti mortali, in tutti i sensi, perché non si arrivi addirittura alla bancarotta.

Si è arrivati a questa debacle perché tutti gli impegni presi a livello di governi centrali sono stati traditi, non tanto da chi li ha sottoscritti, quanto dal "sistema": perverso, inchiodato a una legislazione superata e spesso ottusa, più forte della buona volontà degli uomini - che pure c'è stata, nei singoli - e più forte persino della logica dell'economia. Il TCT è stato lasciato solo, cincischiando su dragaggi appena appena accennati e subito fermati, quando in altre parti dello stesso Mediterraneo nascono e crescono con la velocità delle meteore porti capaci di accogliere in pochi mesi le mega-ship delle future generazioni. Possiamo girarla da tutte le parti: ma quest'Italia non ci piace e se continua così non andrà molto lontano, malgrado le promesse sulle riforme, sul cambio di marcia, sulla ripresa. Sulla sua sorte, ci dispiace per Renzi e per i suoi, ma non riusciamo ad essere affatto sereni come chiede lui agli italiani, il TCT docet.

Antonio Fulvi

SHIPPING **Riforma, i distretti salgono a quattordici**

Genova - Venerdì in consiglio dei ministri il piano della Logistica, oggi Delrio ne parla con Renzi. Ecco tutti i dettagli.

«Devo ancora parlarne con Renzi domani (oggi, ndr), ma l'intenzione è quella». Il ministro alle infrastrutture e trasporti Delrio ieri ha avuto una giornata impegnativa alla Camera, costretto a rispondere alle domande del question time. Domani in Consiglio dei Ministri potrebbe averne una ancora più interessante: sul tavolo dovrebbe finalmente approdare il piano della logistica e della portualità.

Il documento a cui Delrio ha lavorato con pochi fidati, contiene le linee guida della riforma dei porti a partire dalla governance. Il ministro ha modificato sostanzialmente il numero dei distretti rispetto al piano che *Il Secolo XIX/TheMedit elegraph* aveva anticipato ad inizio maggio e che aveva fatto infuriare Regioni e Authority. Dagli otto distretti individuati allora, si passa ai 14. E' il numero dei porti core della bozza di riforma firmata dal Pd e da Debora Serracchiani in particolare: sembra passata un'era politica, con

il Pd impegnato a mediare con Lupi sul taglio delle Autorità portuali. Alla fine anche Delrio avrebbe ceduto alla mediazione politica, arrivando alla cifra che mette tutti d'accordo: **Genova e Savona dovrebbero finire nello stesso distretto, Spezia con Carrara, poi un maxi assembramento con Livorno, Piombino e Civitavecchia (qualche dubbio sul porto della Capitale come realtà a sè stante, ma nelle ultime ore si sarebbe deciso di inserirlo con i due scali toscani). Quindi la Sardegna, Napoli e Salerno, Gioia Tauro (forse con Messina), i due distretti siciliani basati su Palermo e Augusta, due anche in**

Puglia (Bari e Taranto), Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. Nelle attuali 24 Authority rimarrebbero comunque i direttori, subordinati ai presidenti dei distretti. Delrio cede quindi sul numero, ma incassa un maggiore potere di regia e nel meccanismo di nomina: spazzata via la tema e la voce degli enti locali, i presidenti verranno nominati dal Ministro "sentito" il presidente di Regione. I governatori non avranno potere di veto, ma disporranno di un peso politico: «Negare disponibilità su un nome ad un ministro è impossibile, ma è altrettanto vero che a Roma nessuno si sognerebbe di mettere una persona non gradita in un territorio, rischiando la "guerra civile" ogni giorno» spiega una fonte romana. **E l'appeasement di Delrio è già partito:** nelle scorse settimane aveva incontrato informalmente anche un po' di deputati Pd per fiutare l'aria dopo la levata di scudi in seguito alla pubblicazione in anticipo - e non gradita - della prima bozza del piano. Il margine di incertezza sui tempi e sui contenuti comunque esiste ancora: «Il passaggio con Renzi è fondamentale: se il piano non piace al capo, si ricomincia tutto dall'inizio» spiegano a Roma.

Intanto ieri Delrio ha chiesto al presidente di Genova Luigi Merlo di ritirare le dimissioni: «Il processo di riforma della portualità nazionale è ormai in fase conclusiva - scrive il ministro ed è necessario «governare il passaggio dal "vecchio" al "nuovo" senza recare pregiudizi all'articolato meccanismo del sistema portuale». Merlo potrebbe rispondere già oggi.

In arrivo il treno Brennero-Gioia Tauro

Genova - L'annuncio dell'amministratore delegato delle ferrovie, Michele Elia. Progetto operativo entro due anni. Allo studio anche il "Palagi" delle merci.

Genova - **L'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Michele Mario Elia, si è impegnato nei giorni scorsi a lanciare un servizio ferroviario merci da Gioia Tauro al Brennero entro due anni.** Si tratta di un annuncio che se confermato sarà visto con molto favore dagli operatori portuali dello scalo calabrese. A oggi manca un collegamento di questo genere, ma soprattutto negli ultimi anni Fs e le sue controllate Trenitalia e Rfi hanno trascurato lo sviluppo del settore ferroviario merci. Alcuni operatori privati del settore hanno anzi lamentato forme di ostruzionismo che impedirebbero la crescita del traffico merci anche da parte di concorrenti di Trenitalia. Se quest'ultima si dovesse nuovamente impegnare sul merci, potrebbe ridare slancio al trasporto intermodale italiano, che sta vivendo un momento di stagnazione, con il traffico su gomma che continua a essere egemone.

Michele Elia ha detto che entro due anni saranno conclusi i lavori di ammodernamento della linea ferroviaria adriatica e che questo consentirà ai treni passeggeri di percorrere il tratto fra Bari e Milano in 6 ore. Ma Elia è intervenuto anche sul traffico merci, tallone d'Achille negli ultimi anni, a partire dalla gestione di Mauro Moretti, dell'ex-monopolista, in quanto poco remunerativo. Fs vuole far crescere i collegamenti coi porti hub e pensa anche a un orario ferroviario merci. «Di sicuro - ha detto Elia - ci sarà un collegamento merci diretto da Gioia Tauro al Brennero». **A Gioia Tauro opera come terminalista Contship Italia, impegnata**

in una difficile attività di rilancio assieme al socio Msc, per contendere la leadership mediterranea nel transhipment a porti come Valencia e Tanger Med.

Un collegamento diretto verso l'Italia settentrionale darebbe slancio anche al terminal, che oggi non ha una linea di questo tipo, mentre esiste un servizio Gioia Tauro-Bari di Gts Rail e Maersk. La nascita di uno o più nuovi servizi sarebbe facilitata dalla piena entrata in vigore di quanto previsto dalla legge di stabilità a favore dei treni intermodali con origine o destino in Italia meridionale.

Per favorire lo sviluppo di questa tratta la legge prevede l'annullamento del costo di pedaggio, con un fondo di 100 milioni di euro che in passato era utilizzato al servizio universale di Trenitalia e adesso sarà aperto a tutti gli operatori. Questa norma sta ancora aspettando il nulla osta dell'Unione europea, a cui è stato inviato perché si verifichi che non siano violate le norme sugli aiuti di Stato. **La possibilità di effettuare servizi economicamente sostenibili da Gioia Tauro è legata agli interventi infrastrutturali. Finora il treno non regge la concorrenza sui costi rispetto alla nave.**

Il piano 2014-2017 di Fs prevede un miglioramento della linea sia per quanto riguarda le sagome (altezza e larghezza dei vagoni) sia per quanto riguarda i moduli (che determinano la lunghezza dei treni). Dal 2017 da Gioia Tauro verso Cosenza, taranto e la linea adriatica sarà possibile inviare vagoni con profilo P/C 80, come ad esempio gli high cube, con sagoma maggiore rispetto a quelli tradizionali, e treni lunghi fra 650 e 750 metri. Intanto notizie favorevoli all'utilizzo del treno arrivano anche a

livello internazionale. Dhl ha appena annunciato il suo terzo servizio dalla Cina alla Germania, fra Zhengzhou e Amburgo.

Trasporto container da ripensare sul trade Asia - Europa

Alphaliner, Drewry, Seaintel e Bimco concordano nel considerer urgente una riduzione della capacità di stiva per rialzare i noli scesi a 240 dollari per Teu

Il trasporto marittimo di container fra Asia ed Europa va ripensato. Così com'è non può sopravvivere economicamente visto che i noli ufficialmente sono scesi a 243 dollari per Teu trasportato (secondo il Shanghai Containerized Freight Index) ma alcuni caricatori parlano di rate 150 dollari offerte per il trasporto di ogni container da 20 piedi. Questo mercato non può reggere

perché, secondo i calcoli di Alphaliner, il break even per il trasporto Asia – Europa è di circa 800 dollari per teu. Peraltro i noli per le compagnie di navigazione sono in negativo se dalle tariffe si scorporano i BAF (*bunker adjustment factor*) che questo mese si aggirano mediamente intorno al 337 dollari per teu. I global carrier sperano di ricevere una boccata d'ossigeno dall'ormai prossima tomata di GRI (*general rate increases*) da 900-1.200 dollari/teu annunciata per l'1 luglio, anche se appare evidente il rischio che l'aumento generalizzato dei noli risulti un insuccesso visto l'attuale debole potere contrattuale delle compagnie di navigazione nei confronti dei caricatori. Nel primo semestre di quest'anno sono state cancellate 52 partenze di navi sulla rotta Asia – Nord Europa, vale a dire il 10% della programmazione prevista.

Nelle ultime settimane sempre più analisti e società di ricerca specializzate in shipping convergono sulla necessità di ridurre la capacità di stiva sul mercato per riportare verso l'alto le tariffe di nolo. Gli esperti di Drewry Maritime Research sottolineano infatti: "Per sperare che i GRI di luglio abbiano successo è necessario che le compagnie di navigazione facciano dei sacrifici in termini di riduzione di capacità". Il primo passo l'hanno fatto i top player mondiali, le compagnie Maersk e MSC (allate nella 2M), che hanno reso noto la sostituzione delle navi da 9.500 Teu di capacità con altre da 6.500 Teu sul servizio Condor che collega i porti asiatici con quelli del Nord Europa scalando nel Mediterraneo solo Barcellona e Tangeri. L'impatto di questa decisione, però, sarà minimo perché comporterà una riduzione della capacità di stiva offerta su questa rotta pari all'1%. Per ora non sono stati comunicati *downgrade* di servizi che scalano i porti italiani ma non è escluso che qualcosa in questo senso possa

avverire presto.

Secondo i dati contenuti in un report appena pubblicato da Bimco (Baltic and International Maritime Council), da inizio 2015 a oggi le nuove navi consegnate dai cantieri hanno incrementato la capacità di trasporto marittimo containerizzato di 602.000 Teu, mentre sono state demolite navi per appena 72.000 Teu di portata. Nello stesso periodo sono stati firmati ordini per 30 nuove navi di portata superiore a 18.000 Teu, 12 di portata compresa fra 10.000 e 11.000 Teu e 13 di portata 1.400-4.000 Teu. In questo report gli analisti di Bimco dicono che, "è tempo di pensare a mettere in disarmo anche le navi portacontainer di grande portata per rimettere in equilibrio domanda e offerta di trasporto marittimo containerizzato".

Secondo Neil Dekker, direttore container research di Drewry, "le normali dinamiche di mercato non sono più rispettate e tutti le compagnie di linea pensano esclusivamente a riempire le navi spingendo al ribasso i noli pur di non perdere il carico da imbarcare". Dekker aggiunge che il calo attuale delle rate sembra non essere imputabile a una debolezza della domanda di trasporti poiché negli ultimi mesi il fattore di carico delle navi è rimasto elevato attestandosi intorno al 85%. "Con navi che viaggiano relativamente piene – sottolinea il direttore di Drewry – i noli non sarebbero dovuti crollare così tanto verso il basso".

La società di consulenza danese Seaintel prevede due scenari possibili per un futuro riequilibrio del trade Asia - Europa: il primo è un'ulteriore riduzione della capacità di stiva sotto forma di cancellazione di alcune partenze e utilizzo di navi impiegate di portata minore; la seconda possibilità è che le compagnie non mettano in atto questa riduzione della capacità con conseguente spinta ribassista sui noli e risultati in rosso per i global carrier. Una terza ipotesi individuata da Seaintel sarebbe rappresentata dal disarmo di alcune navi anche se questa possibilità comporterebbe costi diretti per chi la mette in pratica e benefici condivisi fra tutti i vettori presenti sul mercato. "Difficile però – rileva la società danese – che chi, come Maersk e CMA CGM, ha performato meglio degli altri sul mercato negli ultimi tempi, preferisca orientarsi verso soluzioni di disarmo su larga scala per aiutare il resto dell'industria marittima".

Nicola Capuzzo

Le mega-navi costano mezzo miliardo / FOCUS

Genova - Uno studio dell'Ocse (il suo autore, Olaf Merk, sarà a Genova venerdì in occasione dell'assemblea di Feport, l'associazione europea dei terminalisti) bocchia la corsa degli armatori alle mega-portacontainer. LEGGI LO STUDIO in fondo all'articolo

Genova - Uno studio dell'Ocse (il suo autore, Olaf Merk, sarà a Genova venerdì in occasione dell'assemblea Feport, l'associazione europea dei terminalisti) bocchia la corsa degli armatori alle mega-portacontainer.

Navi più grandi, più economie di scala. Ma anche più possibilità di controllare il trasporto dei container via acqua, un terzo dei traffici marittimi mondiali, il 90% di tutto ciò che è veicolato dentro contenitore. Nemmeno negli anni Settanta, ai tempi delle super-petroliere, era così evidente che in mare vale solo la legge del più forte. Costruire mega-navi comporta rischi economici, affrontati

dai big del settore per mettere all'angolo i concorrenti più deboli.

Ma - primo problema rilevato dall'Ocse - le economie di scala prodotte dalle mega-portacontainer si stanno esaurendo. Il passaggio da una capacità da 9.000 a 15 mila teu ha ridotto di un terzo i costi di gestione in 10 anni, mentre il passaggio da 19 mila a 24 mila teu darà agli armatori risparmi da quattro a sei volte inferiori, e già oggi - rispetto alle navi del passato - il 60% delle ridotte spese è dato dalla maggiore efficienza dei

motori associata alle tecniche di slow steaming.

Due: le economie di scala sono esclusivamente a favore degli armatori. Il consumatore finale anzi rischia di pagare di più: la corsa dei porti a intercettare il traffico delle mega-navi è pagata per buona parte con i soldi dei contribuenti. Secondo le stime dell'Ocse, nella spesa generale annuale dei trasporti, le mega-navi incidono per circa 400 milioni di dollari: un terzo per nuove gru, un terzo per dragaggi, un terzo per nuove banchine e retroporti. **Inoltre in molti Stati** non esiste pianificazione territoriale. I costi a carico della collettività si duplicano in per rivalità di campanile o distribuzione di fondi a pioggia. Problema italiano? No, europeo: l'Ue ha razionalizzato i porti con l'istituzione degli scali "core" sulle maggiori reti infrastrutturali del Continente (Ten-T), ma tra una spintarella e l'altra questi porti "core" sono diventati 104 in luogo di 83.

Quattro: assicurazioni. È stato calcolato che l'affondamento di una nave da 19 mila teu costa un miliardo di dollari, e questo incide in termini di costi di P&I. Senza contare che oggi non esistono al mondo mezzi in grado di poter rimuovere i relitti, e sono pochissimi i bacini di carenaggio dove riparare queste navi.

Infine, l'armonizzazione del lavoro: le mega-portacontainer sin qui ordinate e saranno immesse sul mercato nei prossimi cinque anni ignorando non solo il ciclo economico attuale (assestamento di consumi e trasporti) ma più banalmente l'organizzazione dei porti, benché molti armatori siano anche terminalisti. Le maggiori dimensioni aumentano i movimenti-ora progressivamente

ridotti in questi anni dagli investimenti dei terminalisti. I maggiori tempi di carico e scarico non tengono conto delle rigidità degli uffici pubblici, delle pause riposto degli autotrasportatori, della chiusura della dogana nel week end (anche in Nord Europa). Il braccio di ferro tra realtà e

ambizioni dei super-armatori è insomma appena cominciato.