



**Autorità Portuale di Taranto**  
**Taranto Port Authority**

**RASSEGNA STAMPA**  
**Press Review**

**16 GIUGNO 2015**

## **Il Port community system entro l'anno a Taranto**

Entro fine anno il Port community system, l'interfaccia doganale telematica unica, sarà attivo entro l'anno e per la prima volta nel porto di Taranto. Lo rende noto Almaviva, la società Uimet incaricata a livello nazionale.

In Italia viene prodotta una dichiarazione doganale ogni due secondi. Nei porti italiani, una singola merce può avere allegati fino a 66 documenti emessi da 18 enti. È l'universo burocratico del trasporto marittimo, in un tale stato elefantaco che una sua, vera, digitalizzazione apporterebbe una svolta epocale.

### **Che cos'è il Pcs**

Il Port community system è un pacchetto di servizi informatici elaborato in questi ultimi anni da diversi finanziamenti europei (per l'Italia è il Mos4Mos del programma Ten-T). Dovrebbe creare uno sportello telematico unico per armatori, spedizionieri, agenti marittimi, trasportatori e uffici. Al suo interno confluiscono tutti i sistemi di monitoraggio della merce, sia a scopi di sicurezza che commerciali.

In pratica, il Pcs è la soluzione telematica per sistematizzare la grande quantità di servizi che gravitano attorno a un porto. Per quanto riguarda la mole di documenti, per esempio, essa viene raggruppata in un'unica interfaccia, così da eliminare tanta carta e abbattere i tempi di adoganamento.

Il Port community system ha una sua specifica applicazione per ciascuno dei 28 Stati membri aderenti al progetto e che attingono ai fondi Mos4Mos. In pratica ogni paese applica il suo software. In Italia le iniziative sono regionali.

## In liquidazione il Taranto Container Terminal

**La decisione è stata presa durante la riunione del CdA di venerdì scorso**

Il Consiglio d'Amministrazione di TCT, riunito il venerdì, ha infine deciso per la messa in liquidazione della società. Nonostante il tentativo del Governo di pervenire a una conclusione favorevole (in particolare ai 540 dipendenti del terminal, già in cassa integrazione e nelle ultime settimane in ferie obbligate), i tre azionisti della società (Hutchison, Evergreen e Gruppo Maneschi, rispettivamente con il 50%, il 40% e il 10%) alla fine hanno optato per quella che era **sembrata la soluzione più probabile.**

e che ora avrà alla conclusione un'esperienza iniziata con l'entrata in operatività del terminal nel 2001.

Con la ritirata di TCT (titolare di una concessione della durata di 60 anni), oltre alla questione occupazionale, si apre ora la partita della ricerca di una gestione per il terminal, che in una prima fase sarà nelle mani di Autorità Portuale e Governo.



## Taranto: «Tct» decide liquidazione società

TARANTO - Taranto container terminal (Tct), la società che fa capo ad Hutchinson, Evergreen e gruppo Maneschi, con quote rispettivamente del 50, 40 e 10%, ha deciso di mettere in liquidazione l'azienda che gestisce il molo polisetoriale.

Anche se i rappresentanti di "Tct" a Maggio avevano siglato a Palazzo Chigi un preaccordo con il Governo, impegnandosi a far tornare dal 2017 il traffico container a Taranto, accettare il cronoprogramma dei lavori di adeguamento e a prorogare per un altro anno la cassa integrazione ai 540 addetti del terminal, il testo concordato tra presidenza del Consiglio, ministeri delle Infrastrutture e Lavoro, Autorità portuale e Comune di Taranto, è difatto rimasto sulla carta.

L'intesa era infatti vincolata al via libera degli organi societari di Tct che non è mai arrivato: né cda, né assemblee dei soci. In sostanza, Tct ha deciso di sfilarsi dal terminal dopo quasi 14 anni di gestione. Le prime navi container arrivarono infatti nel 2001.

Appare quindi incerto il futuro lavorativo di oltre 500 dipendenti collocati in ferie forzate dopo che il 28 Maggio è scaduta la cassa integrazione straordinaria.

Sulla scelta della società pesano i ritardi accumulati nell'infrastrutturazione del porto a causa di diversi contenziosi giudiziari. Ora la concessione del terminal tornerà all'Autorità portuale, presieduta da Sergio Prete, che dovrà cercare nuovi operatori.

Per domani era già stato fissato un vertice a Palazzo Chigi.

Sull'abbandono di Tct, pesano molto anche le divergenze tra gli azionisti, sull'opportunità di restare ancora a Taranto, oltre ai ritardi nei lavori di adeguamento dell'infrastruttura. Negli ultimi mesi, infatti, Tct ha ripetutamente sottolineato come soltanto all'inizio di quest'anno siano partite le opere attese da tempo: miglioramento della banchina e dragaggi dei fondali. L'accordo che prevede questi interventi, risale a Giugno 2012, ma Tct afferma che la necessità dei lavori era stata prospettata già molto tempo prima. Stando alla vecchia intesa, le opere si sarebbero dovute concludere nel 2014, scadenza invece saltata, e ora il nuovo cronoprogramma sul quale si stava trattando prevedeva le prime ultimazioni per fine primavera-inizio estate del 2016.

# Porto di Taranto, Tct lascia e mette in liquidazione la società del terminal

Gli azionisti di Taranto container terminal (Tct) hanno deciso di mettere in liquidazione la società che gestisce in concessione l'infrastruttura portuale. La decisione era nell'aria già da diversi giorni ed è stata formalizzata oggi da Hutchinson, Evergreen e gruppo Maneschi che, con quote nell'ordine del 50, 40 e 10%, controllano la società.

Benché i rappresentanti di Tct l'11 maggio scorso avessero siglato a Palazzo Chigi un preaccordo col Governo col quale si impegnavano a far tornare dal 2017 il traffico container a Taranto, ad accettare il cronoprogramma dei lavori di adeguamento e a prorogare per un altro anno la cassa integrazione ai 540 addetti del terminal, il testo concordato tra presidenza del Consiglio, ministeri delle Infrastrutture e Lavoro, Autorità portuale e Comune di Taranto, è difatto rimasto sulla carta. La preintesa era infatti vincolata al via libera degli organi societari di Tct che non è mai arrivato: né cda, né assemblea dei soci. In sostanza, Tct ha deciso di sfilarsi dal terminal dopo quasi 14 anni di gestione. Le prime navi container arrivarono infatti nel 2001.

L'abbandono ha diverse motivazioni. Anzitutto, i contrasti tra gli azionisti, divisi sull'opportunità di restare ancora a Taranto. Eppoi i ritardi che, per il terminalista, hanno marcatamente segnato tutta la fase dei lavori di adeguamento dell'infrastruttura. Negli ultimi mesi, infatti, Tct ha ripetutamente sottolineato come soltanto all'inizio di quest'anno siano partite le opere attese da tempo: miglioramento della banchina e dragaggi per avere fondali più profondi. L'accordo che prevede questi interventi è di giugno 2012, ma Tct afferma che la necessità dei lavori era stata prospettata già molto tempo prima. Stando alla vecchia intesa, le opere si sarebbero dovute concludere nel 2014, scadenza invece saltata, e ora il nuovo cronoprogramma sul quale si stava trattando prevedeva le prime ultimazioni per fine primavera-inizio estate del 2016.

Nel frattempo, già da fine 2014, Evergreen aveva già tolto il porto dall'approdo delle navi container e Tct chiuso il terminal all'operatività. Due stop che hanno ridotto a zero il movimento container a Taranto. Con l'uscita di scena di Tct, si aprono subito due problemi che Palazzo Chigi ha già ben presenti: la tutela dei 540 lavoratori, che dal 28 maggio sono in ferie essendo scaduta la cassa integrazione, e l'individuazione di un nuovo operatore per Taranto. Prefigurando quello che sarebbe accaduto oggi, nell'incontro del 3 giugno il Governo ha già detto ai sindacati e agli enti locali che i lavoratori di Tct non saranno

abbandonati e l'asset del porto sarà rilanciato. Un nuovo vertice è in calendario per il 17 giugno. Per il personale potrebbe esserci il ricorso alla mobilità con l'intento di sfruttare i primi 75 giorni della procedura per stringere con uno o più operatori. A Tct, infatti, la concessione sarà ora ritirata.

# Tct in liquidazione, il governo convoca un vertice su Taranto

Taranto - Uno degli scopi dell'incontro è trovare un modo per assicurare una copertura ai 540 addetti diretti del terminal che dal 28 maggio scorso sono in ferie perché la società non ha più rinnovato la cassa integrazione.

Taranto - È partita oggi da Palazzo Chigi, dagli uffici del sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, **la convocazione del nuovo vertice sulla crisi del porto di Taranto dopo che gli azionisti di Taranto container terminal (Tct) lo scorso 12 giugno hanno deciso di mettere in liquidazione la società** cui è affidata la gestione dell'infrastruttura portuale. La riunione è per le 16 di mercoledì prossimo, 17 giugno. Il Governo ha quindi confermato la data che aveva già anticipato ai sindacati nel vertice precedente svoltosi il 3 sempre a Palazzo Chigi. Attorno al tavolo di Palazzo Chigi, nella sala degli arazzi, dopodomani si ritroveranno col sottosegretario De Vincenti, gli stessi protagonisti dell'ultimo vertice: i ministeri del

Lavoro, dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture e trasporti, nonché il Comune e l'Autorità portuale di Taranto, i sindacati, nazionali e locali.

Nella riunione si prenderà atto che gli azionisti di Tct - Hutchinson col 50%, Evergreen col 40% e gruppo Maneschi col 10% - hanno messo in liquidazione la società che gestisce il terminal container, che aveva preso a funzionare nel 2001. Con largo anticipo sulla scadenza della concessione, che era di 60 anni, Tct si disimpegna definitivamente dal

porto di Taranto e ora Governo e Authority, insieme alle istituzioni locali e ai sindacati, hanno due problemi immediati da affrontare: **trovare uno o più soggetti che subentrino a Tct e assicurare una copertura ai 540 addetti diretti del terminal, dal 28 maggio scorso sono in ferie perché la società non più rinnovato la cassa integrazione**, che era uno dei punti della preintesa raggiunta dalla stessa Tct l'11 maggio scorso sempre a Palazzo Chigi. Solo che la preintesa è rimasta sulla carta perché l'atteso via libera degli azionisti di Tct, via libera che avrebbe reso la preintesa ufficiale, non è mai arrivato. Anzi, è arrivato ciò che invece si temeva, ovvero la liquidazione della società.

Nei prossimi giorni è atteso l'insediamento dei liquidatori di Tct che il 12 giugno ha nominato la stessa assemblea dei soci. I liquidatori dovranno risolvere sia i rapporti di lavoro, molto probabilmente mettendo in mobilità i 540 addetti, che quelli contrattuali con l'Authority e i fornitori. Il governo ha già anticipato lo scorso 3 giugno che, a fronte della liquidazione di Tct, **la concessione della banchina di Taranto, sulla quale sono in corso lavori di adeguamento, sarà revocata alla società e tornerà nella disponibilità dell'Authority** per essere riassegnata ad un nuovo soggetto. Da fonti dell'Authority si apprende che in questa particolare fase interesse primario dell'Authority portuale è quello di rimettere sul mercato il terminal, ripristinare il movimento container, assente dagli ultimi mesi del 2014, e ridare lavoro sia ai 540 dipendenti diretti che all'indotto. Oggi infine i rappresentanti dell'Authority portuale hanno compiuto un sopralluogo-ispezione alla banchina del molo

polisetoriale dove si trova il terminal container. Al sopralluogo seguirà la messa a punto di una relazione per la presidenza del Consiglio.



## **Oltre 22 milioni di euro per migliorare l'accessibilità ferroviaria del porto di Ravenna**

*Protocollo attuativo sottoscritto oggi da Rete Ferroviaria Italiana, Regione Emilia-Romagna, Comune e Autorità Portuale*

**inforMARE** - Oggi Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), Stefano Bonaccini, presidente della Regione Emilia-Romagna, Fabrizio Matteucci, sindaco di Ravenna, e Galliano Di Marco, presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, hanno sottoscritto il protocollo attuativo per migliorare l'accessibilità ferroviaria al porto di Ravenna con interventi infrastrutturali che saranno realizzati da RFI, con l'obiettivo di incrementare a capacità di traffico merci da e per lo scalo portuale, migliorare il collegamento alla rete infrastrutturale trans-europea TEN-T e ai corridoi ferroviari europei e rendere più fluida la circolazione ferroviaria.

Gli interventi infrastrutturali prevedono il prolungamento del tracciato ferroviario del raccordo in destra Candiano fino all'area del nuovo container terminal, da realizzare nella penisola Trattaroli, la soppressione del passaggio a livello di via Canale Molinetto e la realizzazione del sottopassaggio carrabile, l'allungamento dell'attuale sottopassaggio pedonale di stazione per renderlo passante, con uscita in prossimità della testata del canale Candiano, e l'adeguamento alla sagoma del cavalcavia "Teodorico" per consentire il passaggio dei treni carichi con container di grandi dimensioni (High Cube), dei semi-rimorchi e della cosiddetta "Autostrada viaggiante" (Tir fino a quattro metri di altezza, completi di motrice e rimorchio, carichi su speciali carri merci).

L'investimento complessivo ammonta a circa 22,6 milioni di euro, di cui 11,5 milioni da parte di Rete Ferroviaria Italiana, 100mila euro da parte del Comune di Ravenna e sei milioni di euro dall'Autorità Portuale di Ravenna. All'Unione Europea sarà richiesto un contributo del 30%.

Per il prolungamento del tracciato ferroviario del raccordo in destra Candiano RFI consegnerà il progetto definitivo e esecutivo entro settembre 2015, con finanziamento a cura dell'Autorità Portuale. Inoltre per la soppressione del passaggio a livello di via Canale Molinetto e la realizzazione del sottopassaggio carrabile Rete Ferroviaria Italiana presenterà il progetto definitivo entro il 2016, in tempo utile per la richiesta all'Unione Europea del finanziamento pari al 30% del costo complessivo (circa 15 milioni di euro), di cui circa la terza parte a carico di RFI.

Per l'allungamento del sottopassaggio pedonale di stazione Rete Ferroviaria Italiana inizierà i lavori dopo le autorizzazioni del Comune di Ravenna e Autorità Portuale. Concorrerà tempi e modalità degli interventi con l'amministrazione comunale, per minimizzare impatti e disagi alla viabilità stradale. Per l'adeguamento della sagoma del cavalcavia "Teodorico" RFI concorderà tempi e modalità dei lavori con il Comune di Ravenna, reperite le risorse necessarie. Il costo stimato è di circa cinque milioni di euro.

«Questa firma - ha sottolineato il presidente della Regione, Stefano Bonaccini - è l'esempio di come ci interessino molto i fatti e poco le chiacchiere, ed è la dimostrazione di quanto sia importante per noi il porto di Ravenna, autentico nodo strategico di interconnessione con le grandi reti infrastrutturali europee. Gli interventi che andremo a realizzare - ha evidenziato Bonaccini - avranno

ricadute positive per la quotidianità del porto e della città, per la mobilità e la logistica, ma anche per l'occupazione: i cantieri significano lavoro per le imprese e per le persone. Quest'infrastruttura, la sua funzione strategica per l'Emilia-Romagna, l'Adriatico e l'Europa, sono per noi una priorità indiscussa».

Il sindaco di Ravenna ha rilevato come queste opere «siano strategiche, oltre che per lo sviluppo della portualità e del trasporto su ferro, e rappresentino una risposta importante sul tema del collegamento del porto con la città. In particolare - ha osservato Fabrizio Matteucci - il nuovo sottopasso della stazione ferroviaria che, in base al protocollo siglato oggi, verrà prolungato fino al piazzale Aldo Moro, contribuirà ad "avvicinare" il nuovo quartiere della Darsena al resto della città». (L'Espresso)

## Sulla competitività dei porti l'Italia è il fanalino di coda

13 giugno 2015 |

**Nel Mediterraneo siamo stati battuti anche dal Marocco – Il problema della burocrazia e l'urgenza della riforma – Il peso dei trasporti marittimi nell'economia nazionale**

ROMA – L'urgenza della riforma della 84/94 non si misura solo per una più moderna "governance" dei porti, ma anche e specialmente per la necessità di recuperare in competitività dell'intero sistema.

Lo conferma il rapporto annuale di SRM, il centro studi di IntesaSanPaolo per il Mezzogiorno nel comparto dedicato all'Italian Maritime Economy, con il quale si analizzano sia i flussi delle merci nel Mare Nostrum, sia la competitività dei sistemi portuali dei paesi dell'Europa, in rapporto ai mercati del Mediterraneo ma non solo.

Le cifre sui traffici nel Mediterraneo sono lusinghiere, perché il flusso navale è in crescita (siamo al 19% del traffici mondiali contro il 15% registrato nel 2005). Le cifre della competitività dei porti italiani invece sono disastrose: siamo calati al 17° posto assoluto, avendo perduto ben tre posizioni all'inizio di quest'anno rispetto al 2014. In ambito Mediterraneo anche il Marocco ci ha superato nella competitività con l'exploit di Tanger Med, per non parlare della Spagna (In testa a livello europeo figurano Germania ed Olanda).

Qualche cifra, sulla crescita dei porti del Mediterraneo, sperando non farci troppo del male. Tanger Med è aumentato in un anno del 20,7% mentre il Pireo dal 1995 è cresciuto del 400% (e di recente con Evergreen ancora di più) Algeiras del 300% e Port Said del 1500%. Tutto questo con i porti italiani che pur avendo anch'essi registrato qualche aumento, specie nell'ultimo anno con la modesta ripresa dell'export, soffrono pesantemente di "burocratite". Eppure l'Italia rimane il terzo paese d'Europa per i traffici gestiti, anche se il 50% del totale è rappresentato dalle rinfuse, sia liquide che solide.

Il rapporto sottolinea che almeno su un settore, il cabotaggio (short sea shipping) l'Italia rimane il primo paese del Mediterraneo con 36 milioni di tonnellate trasportate. L'economia marittima rappresenta più di 700 mila posti di lavoro e l'export italiano che parte via mare ha un valore (2014) di circa 220 miliardi di euro. In testa su questa voce i porti della Liguria, con punte del 56%.

## «Mega navi, i porti del Nord rischiano il blocco totale»

Genova - Parla Gunther Bonz, oggi a Genova l'assemblea di Feport. Il numero uno dei terminalisti europei: «Più costi che benefici».

Genova - «I problemi già ci sono: per ora sono limitati a quattro mesi all'anno, quelli invernali, per colpa soprattutto delle cattive condizioni meteo. I prossimi cinque anni saranno decisivi per evitare la congestione dei porti del Nord Europa, ma il tempo scorre». **Gunther Bonz, presidente di Feport** (Federation of European Private Port Operators) è anche al vertice del gruppo tedesco Eurogate. Conosce bene la situazione del Northern Range e mentre prevede il possibile disastro, ha in mente il blocco che hanno subito i porti americani della West Coast: «Per ora reggiamo, ma cinque anni fanno presto ad arrivare». Oggi Bonz spiegherà, all'assemblea dei terminalisti europei che si svolge a Genova sino a domani, il rapporto pericoloso tra gigantismo navale e infrastrutture portuali: «Oggi per ogni nave, le nostre gru toccano

i 3 mila movimenti – spiega il numero uno di Feport – con le unità da 18/19/20 mila teu vengono richiesti anche 10 mila movimenti per ogni scalo: questo significa che in caso di ritardo della nave o di qualsiasi altro intoppo, tutta la catena del porto ne risentirebbe: dai magazzini all'organizzazione del lavoro, si rischierebbe un disastro».

È il tema che l'Ocse ha già posto (l'estensore del rapporto Olaf Merk sarà relatore oggi all'assemblea) e che continua a creare attriti con le compagnie: «Le mega navi consentono economie alle linee, ma costringono la catena

logistica a grandi investimenti». Chi paga? Bonz su un foglietto disegna la rotta che compie una bottiglia di vino cileno da Valparaiso per arrivare in un supermercato di Vienna. Prezzo del vino 5,50 euro: **il trasporto dal Cile all'Austria pesa in totale 50 centesimi. Di questi, 10 cent sono per il trasporto via mare e 40 per coprire via terra il tratto tra Rotterdam e Vienna.** «Con l'introduzione delle mega navi calcoliamo che sul trasporto via mare le linee risparmieranno 1 o 2 centesimi grazie all'economia di scala, ma le inefficienze procurate al resto della catena logistica alzerebbero il costo del trasporto su gomma dal porto al supermercato, fino a 5 cent» spiega Bonz. Il vantaggio di avere navi così grandi sarebbe quindi tutto per la linea, il costo invece scaricato sull'utente finale. «Negli ultimi 10 anni i terminal europei hanno investito in tecnologia e migliori equipaggiamenti 40 miliardi di euro».

Il fronte dei terminalisti è compatto anche nei confronti dell'Europa sul tema dei regolamenti: «Il rapporto sta migliorando e anche la Commissione sta cominciando a capire che i Terminal Operator sono pronti a continuare a investire a condizione che la programmazione dei vari progetti di sviluppo sia efficace e che siano chiare, eque e trasparenti e le condizioni contrattuali per l'utilizzo delle infrastrutture e le loro implementazioni e che gli investimenti siano recuperati». Viene richiesta maggiore chiarezza sul modello delle concessioni: **«Quale impresa investirebbe denaro, sapendo che la concessione scade in 5 anni? Il modello perfetto, tra il contratto di affitto del Nord Europa e la concessione, è la proprietà delle aree**

portuali, ma è teoria: ci basta che vengano garantiti gli ingenti investimenti e il tempo per ammortizzarli». Trasparenza «soprattutto in Italia, dove l'Autorità portuale dovrebbe regolare il mercato - spiega Marco Conforti, presidente di Assiterminal e padrone di casa dell'Assemblea che si svolge a Genova - Non è possibile creare distorsione del mercato tra porti di nazioni diverse oppure distanti pochi chilometri».

## Il Pireo perde la testa

**Mentre continua il braccio di ferro tra governo greco e UE, il CEO della port authority presenta le (già annunciate) dimissioni, in disaccordo con la privatizzazione dello scalo**

Yiorgos Anagnostis, presidente e CEO del porto del Pireo, ha presentato ieri la lettera con cui rassegna le dimissioni dall'incarico, che ricopre dal 2009.

Nella nota che lo accompagna si afferma che, come già annunciato in febbraio, il congedo sarà effettivo da sabato, giorno in cui la OLP (o PPA, la Piraeus Port Authority) terrà la sua assemblea annuale.

In una lettera indirizzata al Ministro dello Shipping ellenico, Theodoris Dritsas, Anagnostis ha precisato meglio i contorni del suo congedo, legato alla decisione dell'esecutivo greco di procedere comunque – dopo il primo atto imposto da Tsipras immediatamente dopo la vittoria delle elezioni – alla privatizzazione del principale scalo greco.

Niente che non fosse già noto: il manager pubblico (in passato già Ministro delle Finanze, dello Shipping e dell'Agricoltura) è stato da sempre tra i principali oppositori del piano (insieme alle organizzazioni dei lavoratori e al sindaco del Comune del Pireo) e tra i sostenitori di quello che ha invece definito il 'modello europeo' di gestione portuale, che vede i principali porti del Vecchio Continente in mani pubbliche. Anagnostis ha segnalato nella lettera a Dritsas la sua disponibilità a rimanere alla guida dell'ente fino a che non sarà entrato in carica il suo successore.

Come noto, dopo lo stop di gennaio, il governo Tsipras ha riattivato il mese scorso l'iter di privatizzazione dello scalo, dopo aver rivisto la quota che sarà oggetto della cessione (dal 67,7 al 51%, sebbene il vincitore della gara potrà poi salire al 67% nel corso dei successivi 5 anni) e il termine (il 2016). Secondo quanto fatto trapelare durante i lunghi negoziati che l'esecutivo ellenico ha avuto (e sta tuttora avendo) con l'UE, i proventi ricavati dalla cessione della maggioranza del Pireo potrebbero ammontare a circa 500 milioni di euro.

### **PCT continua a rifornirsi da Kalmar**

In prima fila per aggiudicarsi la quota di maggioranza dello scalo c'è come noto COSCO, che nello scalo greco è presente con la controllata PCT (Piraeus Container Terminal). La società ha appena firmato con Kalmar un ordine per l'acquisto di 9 gru di tipo ERTG (all-electric rubber-tyred gantry cranes, a zero emissioni), che saranno

consegnate nel 2016 e saranno utilizzate sul Pier III.

In particolare questo ultimo modello, il Kalmar E-One2 Zero Emission, ha un SWL (*Safe Working Load*) di 41 tonnellate. Il sistema elettrico, aggiunge l'azienda produttrice, permette l'eliminazione di rumore ed emissioni e fa sì che le gru necessitino di manutenzione solo dopo un intervallo di utilizzo di 1.000 ore.

Altri mezzi dello stesso modello, erano già stati oggetto di ordini precedenti di PCT a Kalmar: 12 ERTG erano state infatti commissionate dal terminal nel 2013 e altre 9 alla fine del 2014.

**Lo scorso mese i porti marittimi cinesi hanno movimentato 670,1 milioni di tonnellate di merci (+4,1%)**

*Il traffico dei container è stato pari a 16,0 milioni di teu (+6,2%)*

*inforMARE* - Lo scorso mese i porti cinesi hanno movimentato complessivamente un traffico di 978,8 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +4,9% rispetto a 933,3 milioni di tonnellate nel maggio 2014. I soli porti marittimi hanno movimentato 670,1 milioni di tonnellate (+4,1%) e i porti fluviali/inland 308,7 milioni di tonnellate (+6,7%).

Nei primi cinque mesi del 2015 il traffico è ammontato ad un totale di quasi 4,7 miliardi di tonnellate di merci, con un aumento del +2,0% rispetto al periodo gennaio-maggio dello scorso anno. I soli porti marittimi hanno movimentato oltre 3,2 miliardi di tonnellate di merci (+1,0%) e i porti fluviali/inland 1,4 miliardi di tonnellate (+4,6%).

Lo scorso mese il traffico containerizzato movimentato dai porti cinesi è stato pari a 17,9 milioni di teu, in crescita del +6,7% rispetto a 16,8 milioni di teu nel maggio 2014. I porti marittimi hanno movimentato 16,0 milioni di teu (+6,2%) e gli scali inland 1,9 milioni di teu (+10,5%).

Nei primi cinque mesi di quest'anno i porti cinesi hanno movimentato un traffico dei container pari a 84,8 milioni di teu (+6,3%), di cui 76,1 milioni di teu totalizzati dagli scali marittimi (+5,9%) e 8,7 milioni di teu dagli scali interni (+10,2%). Tra i principali porti per volume di traffico containerizzato, Shanghai ha movimentato 14,9 milioni di teu (+5,2%), Shenzhen 9,5 milioni di teu (+6,1%), Ningbo-Zhoushan 8,8 milioni di teu (+11,6%), Qingdao 7,1 milioni di teu (+1,6%) e Guangzhou 6,7 milioni di teu (+5,2%). (17)



## Asia-north Europe box rates plunge 'below zero'

Latest SCFI shows further 14% fall, as some freight prices drop into negative territory after stripping out BAFs

Container Lines are in effect paying their customers to ship cargo from Asia to northern Europe as spot rates continued their relentless decline this week to a level so low that carriers cannot even cover their fuel costs – or at least below the level of their official bunker adjustment factor (BAF) surcharge, which is based on the prevailing bunker oil price with the intent of compensating carriers for fluctuations in the bunker oil price.

The latest Shanghai Containerised Freight Index shows that rates from China to northern Europe lost another \$41 or 14.4% to reach a new all-time low of just \$243 per teu. But that figure includes surcharges such as bunker adjustment factors. Calculations by analysts Seaintel show that the average BAF this month on that route is almost \$300 per teu. So after stripping out that amount, spot rates are minus \$56.

As part of his new 'Between the Lines' column for *Containerization International*, published in *Lloyd's List* yesterday, Seaintel chief executive Alan Murphy noted that while the SCFI rates for this trade were at an all-time low, there had been worse times in the past when fuel prices were higher. Since then, the situation has deteriorated, although this not the first time Asia-Europe rates have dropped below zero in real terms.

Murphy notes that the lowest ever was in December 2011 when BAF-adjusted spot rates collapsed to minus \$280 per teu, while they were also negative for 22 weeks from September 2011 to February 2012, and also for a brief period in May and June, 2013. The first time zero rates or worse were seen was back in 2009.

Spot rates cover only a percentage of cargo moved, with carriers and their customers also negotiating three-, six- and 12-month contracts that will have different price structures. However, spot prices are likely to be used as a benchmark for other rates.

Freight Investor Services broker Richard Ward added that this latest drop represents what is a dire situation for carriers that are less financially sustainable, whilst also noting how rates have now been under the psychological \$1,000 per teu mark for 16 weeks — the longest time this has occurred since the so-called "rate war" at the back end of 2011.

"Much of this reduction can still be attributed to the fall in bunker prices, which are 40% lower than the corresponding period a year earlier. However over the same time period, freight rates on the key Asia-North Europe trade have fallen by 80%, suggesting carriers have given back more than the savings acquired from the fall in costs.

"Just as worrying for carriers is that the fall in bunkers has not been maintained into 2015, but rather have actually increased. The price of Singapore 380, for example, has jumped since the start of the year by roughly 30% to \$355 per tonne."

The next round of general rate increases planned for July 1 will therefore be crucial, and this week CMA CGM and Maersk Line joined NYK Line in announcing GRIs of \$1,000 per teu and \$1,150 per teu respectively.

Meanwhile, on the Asia-Mediterranean trade freight rates slumped to an all-time low of \$312 per teu, having fallen by a further \$87, or 17.7%, last week, according to the latest SCFI. As a result, spot rates are down some 82% on the corresponding week of 2014 when they stood at 1,871 per teu. After excluding the balement of \$297, rates are just

positive at \$15 per teu, despite a collapse in cargo volumes into Russian Black Sea ports.

For transpacific carriers, the news was also bleak last week with further rate erosion reported on US west coast and US east coast routes. On the Asia-US east coast trade, rates dropped \$112, or 3.6%, to \$3,004 per teu, while on Asia-US west coast services they fell \$106, or 7.3%, to \$1,341 per teu.

Drewry's Hong Kong-Los Angeles container freight rate benchmark, a week behind the current SCFI, fell back to below its recent pre-GRI level at \$1,416, falling 8% after climbing up to \$1,539 per teu the previous week. However, this rate erosion is not something that is restricted to the major east-west trades, with new all-time lows also being recorded on trades out of Asia to South America, Australasia and Korea falling to \$371, \$306 and \$130 per teu respectively, according to the SCFI.

Last week's Comprehensive Index, reflecting another disappointing week for the global spot market, slumped to yet another all-time low of 581.25 points, falling 42.22 points, or 6.8%, from the previous week.