



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

13 NOVEMBRE 2015

Porto di Taranto, Sergio Prete: “Pronti all’inversione di tendenza dal 2016”

TARANTO – Superano i 500 milioni di euro gli investimenti destinati al porto di Taranto. Intanto, nelle scorse ore è stata approvata la realizzazione di nuove opere per il riammodernamento e il potenziamento dello scalo ionico, per un valore complessivo di poco superiore agli 86 milioni di euro. Inchiostro Verde ha ascoltato il Commissario straordinario dell’Autorità Portuale, **Sergio Prete**, per capire quale sarà il futuro del

porto di Taranto rispetto alla necessità di un rilancio economico e industriale del territorio. Abbiamo poi spostato lo sguardo sulla grave situazione dei 500 lavoratori della Taranto Container Terminal in cassa integrazione, sugli sversamenti in mare che sembra si ripetano con sempre più frequenza e quindi sulla sicurezza del porto con l’avvio del progetto Tempa Rossa.

Le opere inserite nell’elenco annuale 2016 raggiungono un valore complessivo pari a 86.450.000 euro, che si sommano ai 420 milioni già impegnati per le opere appaltate ed in corso di realizzazione nel porto. Questo cosa significa per il porto di Taranto?

«Bisogna precisare che tra queste somme ci sono circa 220 milioni proprie dell’Autorità portuale, per dotare, dopo tanti anni di blocco degli interventi, il porto di adeguate infrastrutture finalizzate sia al potenziamento dei traffici esistenti, ma soprattutto alla diversificazione dei traffici. Tutti questi fondi

sono infatti destinati a infrastrutture che non sono relative al comparto industriale già presente nel porto di Taranto, ma sono invece destinate a sviluppare ulteriori utilizzazioni del porto e certamente con una priorità per l’aspetto commerciale, logistico e turistico».

L’idea sarebbe, quindi, quella di trasformare il porto di Taranto in uno scalo di “terza generazione”: con quali obiettivi?

«Nello studio dell’evoluzione portuale i porti hanno cambiato nel tempo la loro destinazione e la loro funzione: il porto di “terza generazione” è sostanzialmente un porto che supera la settorialità dell’utilizzo legato esclusivamente a determinate specializzazioni, in particolare di natura

industriale, ma invece si pone come snodo principale dell'intera filiera logistica delle merci o delle persone. Il porto non viene più visto come un'infrastruttura a sé stante ma come il punto principale di collegamento con i mercati di import-export o per il transito delle persone».

La banchina del molo polisettoriale più la piattaforma logistica, porterebbe ad un incremento dei traffici?

«Sicuramente trasformeranno la visione che sinora si è avuta su Taranto del trasporto commerciale. Fino a Tct è stato esclusivamente un traffico di transshipment, quindi di trasbordo, senza che ci fosse un collegamento con le filiere produttive o logistiche del territorio, ma inteso in senso più ampio rispetto al mero retroporto».

Secondo lo Ionian Shipping Consortium il porto di Taranto è l'unico del Mezzogiorno d'Italia di rilevanza internazionale, cosa ne pensa?

«Quando sono stati individuati i porti cosiddetti "core", cioè strategici, della Comunità europea, Taranto era stato individuato come terzo porto in Italia e sedicesimo a livello europeo. La crisi dei traffici dell'Ilva e la chiusura del terminal hanno ridotto notevolmente le movimentazioni nel porto, ma a partire dall'anno prossimo ci sarà un'inversione di tendenza».

Ci sono nuovi mercati su cui puntare, come l'agroalimentare o l'energetico. Aiuterebbero lo sviluppo del porto?

«In sinergia con il ministro Delrio e con la Regione Puglia stiamo valutando le varie opportunità, i vari interessi che il mercato mostra in questo momento su Taranto e sul porto di Taranto. Prima di procedere con l'avviso pubblico e quindi avviare la procedura di evidenza pubblica, stiamo cercando di comprendere a fondo quali sono le varie potenzialità che il porto ha».

Individuare un nuovo operatore dopo l'uscita di scena di Tct, quali prospettive porta?

«L'avviso pubblico è una delle possibilità di individuazione del nuovo operatore o dei nuovi operatori. Potremmo ricevere nei prossimi giorni o mesi una domanda di concessione da parte di un operatore e da quella far partire la procedura di evidenza pubblica per l'individuazione del nuovo concessionario oppure possiamo pubblicare un avviso per ricevere le manifestazioni di interesse e quindi poi valutare qual è la soluzione migliore che al momento, però, si sta orientando verso una utilizzazione da parte di più operatori del molo polisettoriale».

Perché si è scelto l'avviso e non la gara per l'individuazione dell'operatore?

«Con la gara, quindi con un bando, il progetto lo fa l'Autorità Portuale e se questo poi non incontra le

esigenze del mercato si rischia che la gara possa andare deserta. Mentre con l'acquisizione delle manifestazioni d'interesse c'è la possibilità di vedere quali sono le potenzialità e gli interessi sul porto di Taranto e quindi costruire un progetto ad hoc».

Si parla anche di approdo delle navi da crociera, cosa c'è di concreto?

«Sicuramente c'è un'esigenza territoriale che spinge verso questa nuova prospettiva perché da questo punto di vista il porto di Taranto non ha mai avuto una grande tradizione e una grossa presenza nel settore crocieristico. Abbiamo fatto una serie di azioni tese alla promozione del porto anche dal punto di vista turistico e crocieristico, ad esempio aderendo a due associazioni specializzate nel settore, e poi

stiamo facendo degli investimenti infrastrutturali sul molo San Cataldo che servono ad aumentare l'appeal del porto dal punto di vista turistico e crocieristico. In più, c'è il progetto della stazione torpediniere che in prospettiva dovrebbe essere destinato anche a quell'utilizzazione. È chiaro che il porto però è uno dei soggetti che sono chiamati a sviluppare il trasporto passeggeri crocieristico: da questo punto di vista è importante avere una sinergia anche con le altre istituzioni, le associazioni e tutti i soggetti professionali che operano nel settore».

Il tessuto economico, industriale, imprenditoriale di Taranto come si pone rispetto a questo sviluppo prospettato del porto?

«Consentire anche al comparto industriale in senso lato, manifatturiero, dell'ortofrutta o turistico, di approcciare nuovi traffici è un'opportunità di sviluppo, di crescita, di coinvolgimento rispetto invece alla presenza di grossi player internazionali che in qualche modo cannibalizzano un po' tutta la filiera».

Contratto Istituzionale di sviluppo: a che punto è?

«Siamo in attesa dell'adozione della prima delibera Cipe che assegna le prime risorse. Successivamente ci sarà una riunione per la sottoscrizione del contratto istituzionale di sviluppo, prevista tra la fine di novembre e i primi di dicembre».

Resta difficile invece la situazione per gli ex lavoratori della Tct in cassa integrazione. Come è possibile superarla?

«Dopo la firma del decreto per la cassa integrazione i lavoratori godono di questo ammortizzatore sociale fino a settembre 2016 e chiaramente tutti noi contiamo che prima di quella data ci sia l'individuazione dei nuovi operatori e che questi lavoratori possano essere spalmati su più attività nuove. A meno che non venga un unico grande operatore con un piano operativo particolarmente interessante e che abbia anche la necessità di assorbire tutti i lavoratori».

È preoccupato per i continui sversamenti in mare? Nel giro di dieci giorni se ne sono

verificati due: al secondo canale dell'Iva e al pontile Eni.

«So che questi fenomeni sono stati sempre tenuti, in qualche modo, sotto controllo e sono fenomeni che purtroppo sono comuni a tutti i porti perché, tra l'altro, credo che le fonti di queste perdite siano non derivanti dall'oleodotto ma da navi, e quindi errate manovre che possono verificarsi tanto su navi del settore industriale quanto navi commerciali e passeggeri. Se fossero accaduti perché legati maggiormente alla presenza industriale allora sarebbe stato più preoccupante».

Con Tempa Rossa aumenterebbe il traffico di petroliere. Occorre migliorare la sicurezza nel porto?

«Taranto è sempre risultato uno dei porti più sicuri. Abbiamo dei sistemi e degli operatori anche in ambito ambientale e di prevenzione molto preparati. Oggi abbiamo, forse, oltre duemila navi in meno del 2008. In passato il porto di Taranto ha gestito situazioni molto più complesse dal punto di vista numerico: non sono certo cento navi in più che possono spaventare un porto».

Nicola Sammali per InchiostroVerde



In Comitato a Taranto approvato il «Pot»

TARANTO - Il Comitato portuale riunitosi ieri sotto la presidenza del commissario straordinario dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, ha deliberato, con voto favorevole espresso all'unanimità, l'adozione dell'elenco annuale 2016 e del programma triennale delle opere pubbliche dell'Authority per il triennio 2016-2018.

In particolare le opere inserite nell'elenco annuale 2016, raggiungono un valore complessivo di

86.450.000 euro che si sommano ai 420 milioni già impegnati per le opere appaltate ed in corso di realizzazione nel porto per un totale complessivo, quindi, di oltre 500 milioni di euro di cui oltre 220 milioni a valere sui fondi propri dell'Autorità portuale di Taranto.

In dettaglio, saranno realizzati due edifici a due piani per le sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la darsena servizi del porto per un importo di 7,8 milioni.

La realizzazione di un sistema di raccolta e collettamento delle acque piovane nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante del porto, cui sono stati destinati 18,05 milioni di euro. Opera ritenuta di particolare rilevanza in quanto finalmente il porto si adeguerà alla normativa ambientale in materia.

Previsti, inoltre, la ricostruzione dell'impalcato della testata inagibile del molo San Cataldo per 16,90 milioni.

La rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della calata 1 per una spesa di 28 milioni.

La realizzazione della nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto, per la quale sono stati stanziati 14 milioni. Il tratto da realizzare ha la funzione, di migliorare la protezione dal moto ondoso della darsena polisettoriale e dei relativi accosti. Ottenendo la messa in sicurezza del porto "fuori rada" migliorando la protezione degli accosti dai fenomeni meteomarini avversi.

Per la bonifica ambientale delle aree libere del porto in rada: rimozione hot spot Varco Nord per un costo di 700 mila euro.

Le prime due opere hanno raggiunto un livello di progettazione sostanzialmente definito e tale da poter consentire la pubblicazione del bando di gara entro il primo trimestre del 2016. I bandi relativi alle restanti opere saranno comunque pubblicati entro il 2016.

Continua, dunque, il processo di riammodernamento e potenziamento del porto di Taranto anche con l'obiettivo di diversificare i traffici grazie in particolare alla totale ristrutturazione della banchina pubblica denominata Molo S. Cataldo (testata, sporgente e calata).

Il commissario straordinario Sergio Prete fa presente che grazie all'adeguamento infrastrutturale avviato, e già completato per alcuni interventi come la Piattaforma logistica portuale ed il nuovo locale della Sanità Marittima, il porto di Taranto si avvia al raggiungimento dell' obiettivo prioritario



della propria politica di sviluppo: quello di diventare uno scalo di "Terza Generazione", ossia una infrastruttura che vada oltre le prestazioni connesse allo sbarco/imbarco delle merci, che sia in grado di offrire il ciclo completo dei servizi nell'ambito della catena logistica e, ancor più, che rappresenti una struttura a servizio dello sviluppo e della crescita del territorio e ponte di collegamento del territorio medesimo con i mercati nazionali ed internazionali.

In particolare il completamento nel prossimo anno dei lavori della banchina del Molo Polisetoriale e della quasi totalità dell'intervento di dragaggio, consentiranno di avviare, unitamente alla Piattaforma logistica, l'incremento dei traffici.

Il Comitato Portuale di Taranto ha approvato l'elenco annuale 2016 delle opere e il programma triennale 2016-2018

Il totale complessivo degli investimenti è di oltre 500 milioni di euro, di cui oltre 220 milioni a valere sui fondi propri dell'Autorità Portuale

inforMARE - Oggi il Comitato Portuale di Taranto ha approvato all'unanimità l'elenco annuale 2016 e il programma triennale 2016-2018 delle opere pubbliche dell'Autorità Portuale. Nell'elenco annuale 2016 sono inseriti interventi per un valore complessivo pari a 86,45 milioni di euro che si sommano ai 420 milioni già impegnati per le opere appaltate ed in corso di realizzazione nel porto, per un totale complessivo di oltre 500 milioni di euro di cui oltre 220 milioni a valere sui fondi propri dell'ente portuale.

Le opere dell'elenco 2016 includono edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici nell'area retrostante la darsena servizi del porto - I e II lotto funzionale (7,80 milioni); rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante del porto (18,05 milioni); ricostruzione dell'impalcato in calcestruzzo armato precompresso della testata inagibile del molo San Cataldo (16,90 milioni); rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della calata 1 del porto (28,00 milioni); nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di ponente (14,00 milioni); bonifica ambientale aree libere del porto in rada: rimozione hot spot Varco Nord (700mila); lavori di manutenzione edile ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale (1,00 milioni).

L'Autorità Portuale ha precisato che le prime due opere hanno raggiunto un livello di progettazione sostanzialmente definito e tale da poter consentire la pubblicazione del bando di gara entro il primo trimestre del 2016 e che i bandi relativi alle restanti opere saranno comunque pubblicati entro il 2016.

Il commissario straordinario dell'ente, Sergio Prete, ha specificato che prosegue inoltre il processo di riammodernamento e potenziamento del porto anche con l'obiettivo di diversificare i traffici grazie, in particolare, alla totale ristrutturazione della banchina pubblica denominata Molo S. Cataldo (testata, sporgente e calata). Prete ha sottolineato che, grazie all'adeguamento infrastrutturale avviato e già completato per alcuni interventi come la Piattaforma Logistica Portuale ed il nuovo locale della Sanità Marittima, il porto di Taranto si avvia al raggiungimento dell'obiettivo prioritario della propria politica di sviluppo: quello - ha spiegato - di diventare uno scalo di "Terza Generazione", ossia una infrastruttura che vada oltre le prestazioni connesse allo sbarco/imbarco delle merci, che sia in grado di offrire il ciclo completo dei servizi nell'ambito della catena logistica e, ancor più, che rappresenti una struttura a servizio dello sviluppo e della crescita del territorio e ponte di collegamento del territorio medesimo con i mercati nazionali ed internazionali. In particolare - ha spiegato ancora Prete - il completamento nel prossimo anno dei lavori della banchina del Molo Polisetoriale e della quasi totalità dell'intervento di dragaggio, consentiranno di avviare, unitamente alla Piattaforma Logistica, l'incremento dei traffici. (2/11)

PORTS Taranto, approvati investimenti per 86 milioni

Taranto - I lavori, programmati per il prossimo triennio, si sommano ai 420 milioni già impegnati per le opere appaltate ed in corso di realizzazione nel porto pugliese.

Taranto - Il Comitato Portuale di Taranto, si legge in una nota, ha deliberato l'adozione dell'elenco annuale 2016 e del programma triennale delle opere pubbliche dell'Autorità portuale per il triennio 2016-2018. **In particolare le opere, inserite nell'elenco annuale 2016, raggiungono un valore complessivo pari a 86.450 mila euro che si sommano ai 420 milioni già impegnati per le opere appaltate** ed in corso di realizzazione nel porto per un totale complessivo, quindi, di circa 500 milioni di euro di cui oltre 220 milioni a valere sui fondi propri dell'Autorità portuale di Taranto.

I bandi relativi alle opere, a parte due, saranno comunque pubblicati entro il 2016. Continua, dunque, il processo di riammodernamento e potenziamento del porto di Taranto, anche con l'obiettivo di diversificare i traffici grazie in

particolare alla totale ristrutturazione della banchina pubblica denominata Molo S. Cataldo (testata, sporgente e calata). Il commissario straordinario **Sergio Prete** ha spiegato che «grazie all'adeguamento infrastrutturale avviato, e già completato per alcuni interventi come la Piattaforma Logistica Portuale ed il nuovo locale della Sanità Marittima, il porto di Taranto si avvia al raggiungimento dell'obiettivo prioritario della propria politica di sviluppo: quello di diventare uno scalo di "Terza Generazione"».

Taranto approva l'elenco delle opere per il 2016

Previsto un investimento di oltre 86 milioni di euro per 7 interventi

Approvate all'unanimità dal Comitato Portuale di Taranto l'adozione delle opere dell'elenco annuale 2016 e quella del programma triennale delle opere pubbliche per il triennio 2016-2018.

Quelle per il prossimo anno, spiega la port authority, raggiungono un valore complessivo pari a 86.450.000 euro, "che si sommano ai 420 milioni già impegnati per le opere appaltate ed in corso di realizzazione nel porto, per un totale

complessivo, quindi, di oltre 500 milioni di euro di cui oltre 220 milioni a valere sui fondi propri dell'Autorità Portuale di Taranto".

Questi importi e dettagli dei 7 interventi che compongono l'elenco:

28 milioni per la rettifica, l'allargamento e l'adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della calata 1 del porto di Taranto, intervento che porterà al "recupero funzionale completo del molo S. Cataldo lato di levante come banchina portuale commerciale pubblica".

16,9 milioni per la ricostruzione della parte di testata a giorno del molo San Cataldo, banchina pubblica, per una superficie di circa mq 8.100, un'opera che servirà a ripristinare la staticità delle strutture e prevenirne il degrado, mentre 14 milioni sono destinati alla nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada, come previsto dal nuovo Piano regolatore dello scalo.

Un intervento del valore di 18,05 milioni sarà destinato alla realizzazione un sistema di raccolta, trattamento e scarico delle acque piovane, insieme alla eliminazione delle vasche di raccolta del reflui, e alla la realizzazione di una rete di adduzione idrica potabile per le utenze nella zona di levante del porto, un pacchetto di lavori definito "di particolare rilevanza" perché adeguerà il porto alla normativa ambientale in materia.

Altri 7,8 milioni di euro sono destinati alla realizzazione di due edifici nelle aree retrostanti la darsena servizi San Nicolicchio, in cui dare sistemazione logistica agli addetti ai servizi tecnico-nautici (piloti, operatori dei rimorchiatori, barcaloli, ormeggiatori).

In fine, 700.000 euro serviranno per la bonifica del terreno contaminato nelle aree adiacenti il Verco Nord, mentre un milione di euro andrà per manutenzione edile ordinaria e straordinaria delle parti comuni del porto.

Per l'intervento di realizzazione degli edifici, così come quello per la costruzione dell'impianto di gestione delle acque, la cui progettazione è sostanzialmente definita, la pubblicazione del bando arriverà nel primo trimestre del prossimo anno; per le altre opere nella restante parte dell'anno.

La Puglia anticipa la riforma di Delrio / FOCUS

Bari - Convegno del cluster marittimo pugliese, Mariani: «Dobbiamo essere un'unica banchina».

Bari - "Verso il Sistema Portuale e Logistico Pugliese" organizzato dall'Autorità portuale del Levante è il titolo del convegno che si è tenuto ieri a Bari.

Si è trattato di un importante momento di informazioni e di confronto su un argomento di grande attualità qual è quello della riforma della portualità italiana come disegnata dal Piano strategico nazionale della portualità e della logistica approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri nello scorso mese di agosto. Una specie di "prima regionale" per la Puglia - come ha dichiarato il Segretario Generale dell'Autorità Portuale del Levante Mario Mega nell'intervento introduttivo della giornata - di quei tavoli di consultazione dei portatori di interesse che le future Autorità di Sistema Portuale e le Direzioni Portuali dovranno attivare, proprio seguendo le previsioni della nuova riforma ed in linea con gli strumenti di

gestione partecipata promossi dall'Unione Europea, per discutere delle strategie e dei problemi del settore fornendo ai Comitati di gestione spunti, riflessioni, pareri e valutazioni indispensabili per una governance moderna ed efficace.

Nel messaggio di saluto il Commissario straordinario dell'Autorità Portuale del Levante **Francesco Mariani**, nel ricordare le principali novità di una riforma che ha giudicato certamente utile per superare la fase di stallo in cui si trovano i porti

italiani, riferendosi all'anticipazione fornita dal **Ministro Delrio** circa la creazione di un'unica Autorità di Sistema Portuale regionale ha giudicato più che condivisibile tale iniziativa che consentirà alla Puglia di presentarsi «come un'unica banchina, amministrata in base ad indirizzi strategici e scelte infrastrutturali unitarie e condivise, orientate ai mercati e non a logiche localistiche, che sono indispensabili per competere con le nuove sfide del mercato globale». Mariani ha ricordato come l'Autorità Portuale di Bari sia stata anticipatrice della visione sistemica della portualità italiana con la creazione del network dei Porti del Levante già nel 2007 ed ha invitato la Politica regionale a volare alto, abbandonando le logiche di campanile e cogliendo l'opportunità fornita dalla nuova riforma di creare rapidamente un sistema portuale moderno a supporto dello sviluppo dell'intero territorio regionale.

Il Comandante del Porto di Bari e Direttore marittimo della Puglia e delle Basilicata Ionica, Ammiraglio Ispettore Domenico De Michele ha parlato della riforma come di un processo assolutamente necessario e positivo, che le Capitanerie di porto supporteranno con convinzione, perché - ha detto - si adatta perfettamente alla portualità italiana anche se a suo parere sarebbe vantaggioso sfruttare l'organizzazione già su scala regionale del Corpo per supportare il Comitato di gestione della futura Autorità di Sistema Portuale. Il Prof. Federico Pirro, docente di storia dell'Industria presso l'ateneo barese, stimato commentatore e pubblicista con numerose monografie sul Mezzogiorno, ha quindi illustrato i passaggi principali dello studio " Il sistema

portuale dell'Autorità Portuale del Levante al servizio del grande bacino produttivo della Puglia centrosettentrionale e della Basilicata orientale", da lui condotto negli scorsi mesi e facente parte del P.O.T. 2014-2016, strumento di indirizzo strategico dell'Autorità Portuale del Levante.

Nella relazione ha richiamato all'attenzione della

platea sul profilo geo-economico della regione, sulla natura e vitalità del tessuto industriale a cavallo dell'area ionica e lucana e del suo rilevante potenziale ruolo di area-cemiera nel Mediterraneo fra i crescenti traffici di uomini e merci provenienti dall'Europa dell'Est, dal Medio Oriente e, tramite il raddoppio del Canale di Suez, dall'Estremo Oriente, in direzione dell'Europa comunitaria, degli Stati Uniti e dell'America Latina. In particolare Pirro ha illustrato come lo scalo portuale di Bari, per la sua posizione geografica e per i caratteri produttivi multisetoriali del vasto hinterland interregionale che gli gravita intorno, presenti rilevanti potenzialità come polo di esportazioni via mare e come centro di sbarco di materie prime e semilavorati per il vasto apparato manifatturiero delle aree vicine. L'incontro è stato anche l'occasione per la presentazione del 5° rapporto annuale della società SMR Studi e Ricerche per il Mezzogiorno nata nel 2006, per iniziativa di un pool di istituti e fondazioni bancarie facenti capo al Gruppo Intesa San Paolo, con l'obiettivo di assicurare nel Mezzogiorno la presenza di un presidio di cultura economica a servizio dello sviluppo del territorio. **Ad illustrare i contenuti, il responsabile del settore ricerca, Dott. Alessandro Panaro** che ha disegnato la mappa dei grandi bacini produttivi del Mediterraneo e delle piattaforme logistiche a loro servizio con uno specifico focus sul posizionamento dei porti italiani rispetto alla globalità della gestione dei traffici marittimi che lo attraversano e con gli scenari di crescita e sviluppo conseguenti alla recente ultimazione del raddoppio del Canale di Suez.

A conclusione degli interventi tecnici, il contributo più atteso, quello del **Dott. Ivano Russo**, Consigliere particolare del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e coordinatore del gruppo di lavoro che

ha curato la stesura del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica ed attualmente impegnato nella difficile fase della sua attuazione.

Russo ha descritto lo stato della portualità italiana ed i punti principali della riforma che è nata per ridare competitività al sistema portuale italiano e consentirgli di uscire dall'isolamento e marginalità, rispetto ai competitor non solo nord europei ma anche della zona sud del Mediterraneo. Per le regioni meridionali, tra cui la Puglia, si è soffermato sull'importanza della creazione delle Aree Logistiche Integrate che costituiranno lo strumento con cui le Autorità di Sistema, secondo le previsioni dell'Accordo di partenariato già sottoscritto dal Governo italiano con l'Unione Europea per la gestione dei fondi della prossima cooperazione comunitaria, potranno intervenire per sostenere la crescita di un sistema logistico e portuale integrato e competitivo. In Puglia ha ricordato come sia prevista la creazione di un Sistema Portuale Regionale unico, amministrato da un'unica Autorità di Sistema Portuale, e come non si vedano soluzioni differenti che siano altrettanto efficaci per assicurare la costruzione di un'offerta di servizi competitiva e proponibile ai mercati. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ha ricordato Russo - ha avviato da tempo degli studi sui singoli scali italiani e che la riforma, quindi, risulta basata su dati oggettivi che hanno fatto emergere l'assoluta inadeguatezza dell'attuale sistema di gestione, troppo autoreferenziale e scarsamente integrato, soprattutto se confrontato con quelli dei Paesi Europei e del Mediterraneo che sono i competitor dell'Italia. Ha raccontato come, tappa per tappa, i singoli porti siano stati analizzati, di come sia stata valutata la loro posizione rispetto ai competitori internazionali, la capacità, i piani regolatori portuali, i piani operativi triennali e dei risultati della comparazione tra il sistema logistico-portuale nazionale contenuto nel progetto di riforma e l'analisi della competitività all'interno del sistema portuale europeo. «Non siamo competitivi sugli spazi - ha detto Russo mettendo a paragone il sistema portuale italiano con quello di altri ambiti geografici internazionali - e neanche siamo

competitivi sul costo del lavoro, ma dalla nostra
abbiamo l'intelligenza logistica». E a questo proposito ha menzionato le recenti esperienze del pre-clearing e dei corridoi doganali protetti e di come queste buone prassi consentano ad alcuni porti italiani, con spazi ed ambiti molto limitati, di essere di diritto nella classifica delle best practices mondiali in termini di efficienza. "La disponibilità di avanzate tecnologie informatiche per la gestione dei processi autorizzativi sulle merci è una delle principali richieste che fanno gli operatori internazionali. In relazione a ciò è impossibile che solo alcuni porti italiani abbiano dei **Port Community System** efficienti e moderni segnalando un'arretratezza che va rapidamente superata anche perché non comporta impegno di chissà quali risorse.

L'entità degli investimenti necessari in questo settore, infatti, sono abbastanza ridotti rispetto a quelli degli interventi infrastrutturali, addirittura in alcuni casi prossimi allo zero, ma possono contribuire in modo concreto ad accrescere e migliorare la capacità produttiva degli scali, velocizzando tutti i cicli operativi e accelerando lo svuotamento dei piazzali". L'economia del Mare – ha concluso il Consigliere del Ministro – è l'architave del nostro sistema produttivo e la riforma è fondamentale per rilanciare l'economia del mare e per sostenere chi vive dell'economia del mare. La riforma sarà attuata con rigore e metodo ed i futuri Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale saranno uomini dello Stato, con particolari competenze ed esperienze nel settore, che saranno chiamati a produrre risultati in termini di efficienza e razionalizzazione dei sistemi logistici e portuali. Numerose sono state le domande poste al termine delle relazioni da parte degli intervenuti che hanno consentito di approfondire ulteriori aspetti della riforma soprattutto in ordine al ruolo e futuro dei porti regionali che non rientrano nelle circoscrizioni delle Autorità Portuali ed alle forme di

dettagli e chiarimenti sulla riforma direttamente da chi sta operando nel ministero in una logica di confronto dove i contenuti hanno prevalso sugli slogan e sulla contrapposizione di principio. Un buon auspicio per il futuro con la consapevolezza che, soprattutto per la Puglia, la riforma consentirà la creazione di un sistema portuale regionale integrato dove le **Direzioni portuali di Bari, di Brindisi e di Taranto**, che nasceranno utilizzando le attuali organizzazioni delle rispettive Autorità Portuali, ben potranno proseguire il loro attuale lavoro di amministrazione e gestione dei porti delle rispettive circoscrizioni nell'ambito di una strategia e supervisione unitaria assicurata dall'Autorità di Sistema Portuale regionale in raccordo con le altre realtà nazionali e sotto la guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che assicurerà l'unicità della politica portuale nazionale. Allegati: - presentazione Dott.Panaro - P.O.T. AP Levante 2014/2016 con allegato studio Prof.Pirro

Delrio: «Più di un miliardo di investimenti nei porti del Sud»

Roma - Lo ha detto il ministro dei Trasporti che ha sottolineato la necessità di collegare aeroporti e porti con la linea ferroviaria.

Roma - **Nei vari porti del Mezzogiorno «siamo sul miliardo e tre di investimenti in corso».** Lo ha detto il ministro dei Trasporti, **Graziano Delrio**, rispondendo in question time sul Masterplan per il Mezzogiorno. «Abbiamo cercato di accelerare, il porto di Taranto è emblematico, ma anche presto credo si noterà l'accelerazione nel porto di Napoli», ha detto Delrio, sottolineando che i porti «sono uno dei principali elementi di sviluppo positivo del Mezzogiorno». Per quanto riguarda il piano di sviluppo degli aeroporti del Sud, Delrio ha citato l'esempio di «eccellenza» di Napoli, «l'aeroporto di Catania che sta crescendo a cifre importanti e l'aeroporto di Palermo cui ho dato io l'obiettivo due mesi fa di raggiungere i 10 milioni di passeggeri nei prossimi 10 anni dai 5 attuali». **Delrio ha quindi sottolineato la necessità di collegare aeroporti e porti con la linea ferroviaria.**



Investimenti per porti e aeroporti del Sud

ROMA - Nel vari porti del Mezzogiorno «siamo sul miliardo e tre di investimenti in corso». Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, rispondendo in question time sul Masterplan per il Mezzogiorno.

«Abbiamo cercato di accelerare, il porto di Taranto è emblematico, ma anche presto credo si noterà l'accelerazione nel porto di Napoli», ha proseguito Delrio, sottolineando che i porti «sono uno dei principali elementi

di sviluppo positivo del Mezzogiorno». Per quanto riguarda il piano di sviluppo degli aeroporti del Sud, il ministro ha citato l'esempio di «eccellenza» di Napoli, «l'aeroporto di Catania che sta crescendo a cifre importanti e l'aeroporto di Palermo cui ho dato io l'obiettivo due mesi fa di raggiungere i 10 milioni di passeggeri nei prossimi 10 anni dai 5 attuali».

Graziano Delrio ha quindi sottolineato la necessità di collegare aeroporti e porti con la linea ferroviaria.

Quindi, rispondendo sul nuovo masterplan per l'aeroporto di Fiumicino, recentemente approvato dall'Enac, per Delrio: «la sfida del rilancio di Fiumicino è la sfida del rilancio del Paese. Fiumicino è la porta d'ingresso d'Italia, è destinato ad accogliere nelle nostre previsioni quasi 100 milioni di passeggeri al 2030 ed è un aeroporto in grave deficit strutturale».

Il ministro ha inoltre ricordato che per il 2015-2016 è previsto un raddoppio in due anni degli investimenti rispetto a quanto previsto per i tre anni precedenti. Ora «il masterplan dovrà essere sottoposto a procedure di Via e di conformità urbanistica», ha spiegato: dopodiché «si potrà pervenire all'approvazione definitiva del masterplan da parte del ministero».

Economia Puglia, Banca d'Italia: crescita modesta, migliora il dato dell'occupazione

In Puglia nei primi nove mesi del 2015 la crescita economica c'è anche se modesta. Lo dice la Banca d'Italia nel suo rapporto presentato oggi pomeriggio a Taranto nella sede dell'Università di Bari. Il dato migliore è quello riferito all'occupazione. Nei primi sei mesi è aumentata complessivamente del 2,7 per cento rispetto all'analogo periodo del 2014. Ciò grazie anche ai «provvedimenti adottati dal Governo in tema di decontribuzione e riforma del mercato del lavoro».

Quello pugliese, mette in luce la Banca d'Italia, è il dato occupazionale migliore rispetto a quello Italia, +0,7 per cento, e Mezzogiorno, +1,4, anche se dell'incremento ha beneficiato significativamente solo la componente maschile mentre quella femminile è rimasta dov'era.

Servizi e costruzioni trainano la ripresa del lavoro. Nell'edilizia, in particolare, si è arrestata la flessione occupazionale che si registrava sin dal 2008. Ma in generale l'edilizia è anche il settore produttivo che in Puglia ha fatto meglio, «interrompendo la contrazione in atto da sette anni», tant'è che oggi le imprese delle costruzioni che stimano un aumento della produzione parametrato sul 2014 superano di 12 punti percentuali quelle che prevedono invece un calo. E anche nell'industria, dove Banca d'Italia ha censito un campione di 320 imprese con almeno 20 addetti, «il saldo tra la quota di imprese con fatturato in aumento e quelle con fatturato in riduzione, è tornato su livelli positivi»: +7,1 contro -8,0 dell'anno scorso.

In crescita, infine, le esportazioni, ma meno rispetto a quello che è avvenuto nel resto d'Italia e del Sud. Nel primo semestre 2015 la Puglia mette infatti a segno +2,6 per cento mentre il Sud un +3,5 e l'intero Paese +5 per cento. Dati migliori quindi. L'export pugliese è cresciuto meno per la crisi dell'Ilva di Taranto, dice la Banca d'Italia, e questo ha fatto sì che tutto il comparto metalli segnasse -44,6 per cento. «Al netto di tale comparto, l'export pugliese segna un aumento del 9,7 per cento» rileva la Banca d'Italia. Che parla anche di peggioramento delle sofferenze bancarie delle famiglie e di riduzione di quello delle imprese. Per le famiglie, infatti, a giugno scorso il tasso di crescita 2015 era pari all'1,6 per cento contro l'1,4 di fine 2014. Quello delle imprese è invece passato dal 7 per cento di dicembre al 6,8 di giugno.

Avviato il primo servizio intermodale nave/treno tra Grecia ed Europa centrale attraverso il terminal veneziano di Fusina

L'infrastruttura di Porto Marghera collega il servizio marittimo del gruppo Grimaldi con il servizio ferroviario di Kombiverkehr/Thomaidis

inforMARE - Parte oggi dal terminal veneziano delle Autostrade del Mare di Fusina, a Porto Marghera, il primo treno dal porto lagunare per Francoforte per il trasporto di trailer (camion senza motrice) via Brennero fino ai mercati dell'Europa Centrale. L'avvio del servizio con un primo treno lungo oltre 500 metri che porta 13 carri (per 26 trailer), avviene a soli tre giorni dal collaudo del revamping della linea ferroviaria per Fusina, inutilizzata dagli anni '70 quando veniva adoperata per trasportare alluminio e bauxite.

Il treno, organizzato e commercializzato dalle società Kombiverkehr e commissionato dalla società di autotrasporto greco-tedesca Thomaidis GmbH, raccoglie le merci a Francoforte e parte via Brennero il venerdì per Venezia (Fusina) dove scarica e ricarica le merci con destinazione Grecia. Da lì i trailer sono imbarcati su navi ro-ro del gruppo Grimaldi il quale opera un servizio diretto, con frequenza trisettimanale, tra Venezia e Patrasso. Le due navi impiegate dal gruppo partenopeo sulla linea hanno ciascuna una capacità di circa 220 trailer. Di ritorno, le merci provenienti dalla Grecia e sbarcate a Fusina dalle navi del gruppo armatoriale sono caricate, il sabato, sul treno con destinazione la Germania e da lì verso altre località nordeuropee.

L'obiettivo è di raddoppiare a breve l'attuale frequenza settimanale del servizio sfruttando la velocità di un collegamento che in soli tre giorni consegna le merci direttamente sui mercati di riferimento.

L'Autorità Portuale di Venezia ha evidenziato che con l'iniziativa Porto Marghera ricomincia a sfruttare il patrimonio infrastrutturale di 135 chilometri di ferrovie, 40 chilometri di strade, sette chilometri di fibra ottica, 12 chilometri di banchine operative accumulato in cento anni di storia e rimasto inutilizzato per decenni.

«Il nuovo collegamento - ha rilevato il presidente dell'ente portuale, Paolo Costa - sfrutta la geografia vincente dello scalo veneziano a beneficio dell'intero Nordest, dell'Italia e dell'Europa. Il mercato dell'intermodale puro (nave più treno) ha un enorme potenziale che oggi sfrutta i trailer trasportati dalle navi ro-ro e che domani si accompagnerà con l'inoltro via ferrovia anche dei container. Un potenziale che si esprimerà completamente una volta realizzato il sistema portuale offshore-onshore che ridarà a Venezia l'accessibilità nautica di cui ha bisogno e l'efficienza che l'Italia e le imprese del nordest reclamano».

«Il collegamento intermodale Francoforte - Venezia - Patrasso - ha sottolineato il corporate commercial director Short Sea Shipping del gruppo Grimaldi, Guido Grimaldi - è un esempio di best practice in ambito paneuropeo. Attraverso questa iniziativa le società di trasporto europee e non potranno usufruire di un servizio di trasporto veloce, puntuale, economico, sicuro, nonché ambientalmente compatibile tra il cuore dell'Europa e il Mediterraneo Orientale, via lo scalo di Marghera, grazie all'utilizzo di due navi ro-ro la cui capacità di carico ha rivoluzionato il traffico

merci rotabili sulle tratte adriatiche Italia-Grecia. Essendo il servizio dedicato esclusivamente al traffico merci - ha precisato Guido Grimaldi - non sarà soggetto a limitazioni di capacità di carico

nella stagione estiva, che sono tipiche di navi miste merci/passeggeri, e permetterà di accelerare quel processo di "trailerizzazione" che il nostro gruppo sta portando avanti negli ultimi anni».

Gianfranco Zoletto e Maurizio Boschiero, presidente e amministratore delegato di Venice Ro-Port Mos, la società che gestisce il terminal intermodale di Fusina, hanno evidenziato che oggi il terminal «completa la sua prima fase di avviamento con l'attivazione della linea ferroviaria e l'operatività di quello scambio intermodale che lo rende un unicum in Italia ed una piattaforma efficiente e interessante per i grandi operatori della logistica. L'arrivo del treno - hanno osservato Zoletto e Boschiero - consente di avviare quel processo di creazione di nuove rotte che, sfruttando le economie date dalla combinazione ferro-gomma-nave, apre per Venezia e il Nordest nuovi mercati». (L'Espresso)

Porto di Ravenna, Delrio annuncia una “cabina di regia”

Roma - La nuova struttura dovrà individuare le soluzioni indispensabili a rimuovere gli ostacoli che stanno bloccando l'espansione dello scalo.

Roma - Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha annunciato la costituzione di una “cabina di regia” **per sbloccare il piano di sviluppo del porto di Ravenna**. La nuova struttura dovrà individuare le soluzioni indispensabili a rimuovere gli ostacoli che stanno bloccando l'espansione dello scalo. La situazione di stallo si protrae da diversi anni, tra problemi di manutenzione e la difficoltà di procedere con i lavorazioni di escavo per l'approfondimento dei fondali del canale ad una immersione di almeno 13,5 metri. L'investimento stimato per i dragaggi è nell'ordine di 220 milioni di euro.

Gioia Tauro, diminuiscono i container, raddoppiano i commissari

Agostinelli al vertice, ma Barbagiovanni Minicullo rimane come "agglunto", mentre la crisi dei volumi preoccupa sempre di più

Oltre a quello per la movimentazione annua di contenitori, il porto di Gioia Tauro ha da qualche giorno un altro record: l'Autorità Portuale è il primo ente di questo genere ad essere doppiamente commissariato.

Da una nota della Direzione Direzione Marittima di Reggio Calabria si apprende infatti che "il direttore marittimo della Calabria, Andrea Agostinelli, è

stato nominato, con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro". Ma anche che il commissario uscente, il Capitano di Fregata Davide G. Barbagiovanni Minicullo, Comandante della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro, nominato sei mesi fa in attesa (diventa evidentemente *sine die*) del decreto di riforma della governance delle Authorities, "con lo stesso provvedimento, è stato nominato Commissario straordinario agglunto".

Prima in Italia Gioia Tauro avrà quindi due commissari straordinari. Dall'ente non sanno dare una spiegazione di questa scelta e rinviano al Ministero, che non ha risposto alla richiesta di chiarimenti, mentre la Direzione Marittima di Reggio Calabria ipotizza che la scelta possa essere stata presa per l'ampiezza della circoscrizione facente capo all'Autorità Portuale, comprendente, oltre a Gioia Tauro, anche gli scali di Corigliano, Crotona e Villa San Giovanni. Possibile (ma inverificabile, dato che il relativo decreto commissariale, risalente al maggio scorso, non è pubblico, sicché la durata della nomina decisa da Barbagiovanni Minicullo è ignota) che il provvedimento sia legato alla decadenza dall'incarico di segretario generale di Saverio Spatafora.

In ogni caso un segnale non entusiasmante per un porto che vive un momento di grave crisi. I tre giorni di sciopero organizzati una decina di giorni fa da sindacati confederali e autonomi hanno arrecato "enormi danni economici a MSC, l'unico cliente del porto, con decine di navi dirottate in altri scali" secondo il rappresentante locale degli agenti marittimi Michele Murnoli (Calabria Shipping Agency). Che teme che "un ulteriore blocco delle attività possa decretare la fine del porto di Gioia Tauro, a vantaggio dei suoi più agguerriti competitori: Malta, Valencia e Pireo. Bisogna avere la consapevolezza che non esistono al mondo operatori di linea in grado di sostituire i volumi di MSC. Per allontanare il fantasma di Taranto e non vanificare in un attimo i sacrifici di

vent'anni, occorre un grande senso di responsabilità da parte di tutti i lavoratori".

Lo sciopero è stato organizzato dai sindacati "al fine di ottenere un tavolo nazionale per le opportune determinazioni immediate e possibili, al fine di uscire dallo stallo dettato dalle attuali norme che non tengono in considerazione le necessità dell'area portuale gioiese e dei porti di transhipment". Una situazione di crisi legata alle scarse movimentazioni (si sarebbe ben lontani dalle **fatidiche** 40mila settimanali, per 18 giorni di lavoro mensili medi per dipendente) e al forte ricorso alla cassa integrazione per i dipendenti del terminalista MCT (joint venture fra Contahip e il gruppo MSC), che, secondo i lavoratori, potrebbe preludere a centinaia di esuberanti alla scadenza dell'ammortizzatore sociale.

Sul tema il Ministero dei Trasporti ha tenuto la scorsa settimana un incontro con le sigle sindacali (divise però fra confederali e autonome) e Regione Calabria, Comune di Gioia Tauro e Autorità portuale (mentre la settimana prossima incontrerà gli azionisti di MCT), assumendosi l'impegno, nell'ambito del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, ad attivare le misure necessarie a rilanciare la competitività del porto di Gioia Tauro e ad avviare "un confronto diretto con il terminalista del porto, al fine di creare condizioni per consentire un aumento dei volumi di produzione, con l'obiettivo di ridurre l'attuale regime di cassa integrazione". Che il doppio commissario sia una di queste condizioni?

Nel frattempo l'Autorità Portuale ha pubblicato l'istanza di Tua Autoworka Calabria (società utilizzata dal fondo statunitense di LCV per il noto **progetto** di installare in Calabria e in Puglia lo stabilimento produttivo di un nuovo marchio automobilistico) per ottenere la concessione degli spazi cosiddetti ex Isotta Fraschini. Un investimento che potrebbe alleggerire la crisi occupazionale dello scalo.

RFI presenta gli sportelli informativi unici per i corridoi Scandinavia - Mediterraneo e Baltico - Adriatico

I nuovi Corridor One Stop Shop si affiancano a quelli già attivi su Mediterraneo e Reno-Alpi

Planificare e programmare il trasporto ferroviario delle merci da e per l'Europa del Nord e dell'Est sarà più facile, grazie al lancio di *Corridor One Stop Shop*, sportello unico informativo valido per i corridoi ferroviari merci Scandinavia-Mediterraneo e Baltico-Adriatico delle reti TEN-T.

L'iniziativa, resa possibile dalla collaborazione tra Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) e i suoi omologhi europei, attua

quanto previsto dal Regolamento UE n. 913/2010, che si propone di migliorare efficienza e competitività del trasporto merci su ferro attraverso un coordinamento strutturato fra gli Stati membri e fra i diversi gestori del network ferroviari.

Grazie al *Corridor One Stop Shop*, gli operatori avranno a disposizione su un'unica piattaforma online le informazioni utili (orari, servizi disponibili, prezzi/canoni, contratti) per organizzare trasporti internazionali di merci insieme al catalogo delle tracce orario offerte dai vari gestori dell'infrastruttura. Le prenotazioni possono essere effettuate online dalla piattaforma *Path Coordination System - PCS* (accessibile sul sito web pcs.me.eu/), mentre info aggiuntive sono consultabili anche sui siti rfc-scan-med.eu e rfc-baltic-adriatic.eu.

Nel dettaglio, da oggi gli sportelli unici informativi copriranno il corridoi ferroviari merci Scandinavia-Mediterraneo, con le relazioni Stockholm/Oslo - Copenhagen - Hamburg - Innsbruck - Palermo, e quello Baltico-Adriatico, con i collegamenti Gdynia - Katowice - Ostrava/Zilina - Bratislava/Vienna/Klagenfurt - Udine - Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna/Graz - Maribor - Ljubljana - Koper/Trieste.

Un servizio che si aggiunge a quelli, già attivi dal novembre 2013, sugli altri due corridoi che attraversano l'Italia, e cioè quello Mediterraneo (Almeria - Valencia/Madrid - Saragozza/Barcellona - Marsiglia - Lione - Torino - Milano - Verona - Padova/Venezia - Trieste/Capodistria - Lubiana - Budapest - Zahony) e il Reno-Alpi (Zeebrugge - Anversa/Rotterdam - Duisburg - Milano - Genova).

Asia-north Europe rates fall 32% in a week

Union Nightingale | lunedì, 09 novembre 2015

Lingering supply-demand imbalance prevents carriers from sustaining latest price push

Warnings that Asia-Europe carriers would be unable to sustain their successful general rate increases (GRIs) at the start of the month proved to be correct, as spot market rates on the trade tumbled last week.

After prices almost tripled in the final week of October amid reports of a sudden rush in traffic as factory production resumed in China following the country's national holidays and to ensure that cargo was shipped out before the GRI implementation, much of that rise was wiped out last week, as demand has since slowed. The imbalance between supply and demand that has contributed to the spot market volatility in recent months has once again hindered carriers' attempts to up push up rates on a sustainable basis, while moves to cut capacity have yet to have their desired effect.

The latest Shanghai Containerised Freight Index shows that average spot rates on the Asia-north Europe, using Shanghai as a base port, slipped by nearly a third last week, falling 31.8% or \$314 to \$674 per teu, while those to the Mediterranean from Asia did not fare much better, falling 19.7%, or \$158, to \$646 per teu.

Analysts remain adamant that more supply must be removed from the trade if carriers are to prevent rates from slipping even further.

Last week it was the turn of the CKYHE alliance to trim services, cutting a total of nine voyages on the Asia-North Europe and Mediterranean service loops from November through December.

With carriers posting disappointing third quarter results, the most recent being Maersk Line, it was expected that even more supply would be removed as they look to address the issue in the final quarter of the year with the demand equation unlikely to improve drastically.

Nevertheless, carriers are already looking at the next opportunity to push up rates, with Hapag-Lloyd being the first to announce its next round of increases, effective December 1. The German carrier, which began trading with its rather ill-timed IPO on Friday, is looking for a \$650 per teu price hike on all cargoes on its Asia-Europe services from the start of next month.

Meanwhile, transpacific carriers last week saw their November general rate increases cancelled out, as freight rates fell below the level that preceded the previous week's gains. According to the SCFI, freight rates to the US west coast from Asia now stand at \$1,102 per teu, representing a 19.1% drop on the previous week, while those on the Asia-US east coast trade fell 14.4% to \$2,015 per teu.

Drewry's Hong Kong-Los Angeles spot rate index meanwhile stabilised at \$1,218 per teu, reflective of the failed GRIs.

Following the failure of the most recent transpacific GRIs, London-based Drewry is reporting murmurings of another increase planned for the start of next month and it is expected that lines will follow the GS's lead to remove capacity from the trade to drive its success.

"Against this backdrop we expect spot rates to remain stable for the next few weeks," said Drewry.

The failure of carriers to sustain their November GRIs is reflected in the latest SCFI Comprehensive Index, covering a weighted average of spot rates on 15 of the major trades out of Shanghai, falling 117.49 points over the week to 641.51 points.