



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA ***Press Review***

22 GENNAIO 2014

PORTS Merlo: «Aree Ilva, partita da riaprire»

Genova - Aveva ragione lui. Anche se nel 2008 la crisi non aveva ancora travolto la siderurgia italiana e la bomba ambiental-giudiziaria di Taranto era lontana dall' esplodere, Luigi Merlo aveva visto giusto. Piaccia o no, adesso è fin troppo facile dare ragione al presidente dell' Autorità portuale di Genova

Genova - Aveva ragione lui. Anche se nel 2008 la crisi non aveva ancora travolto la siderurgia italiana e la bomba ambiental-giudiziaria di Taranto era lontana dall' esplodere, Luigi Merlo aveva visto giusto. Piaccia o no, adesso è fin troppo facile dare ragione al presidente dell' Autorità portuale di Genova, che nel giorno del suo insediamento a Palazzo San Giorgio buttò subito sul tavolo del dibattito pubblico ciò che considerava un problema prioritario, del porto e della città tutta. Nell' ambito del progetto di riconversione industriale attraverso la dismissione delle lavorazioni a caldo, a Cornigliano «troppo spazio» era stato concesso a Emilio Riva.

Troppo rispetto a ciò che l'imprenditore avrebbe mantenuto delle tante promesse sottoscritte nell'accordo di programma. Così è andata, come dimostra l'ultima notizia choc di ieri - e cioè che l'Iilva adesso pare non sia in grado di garantire nemmeno le 1.740 anime rimaste a lavorare (si fa per dire, visti i contratti di solidarietà al 52,8%) negli stabilimenti di Genova. Riva cominciò subito a deludere le istituzioni ritardando gli investimenti (poi fatti) e un anno dopo la firma dell'accordo non si fece scrupolo a tagliare il numero degli occupati, falciati dai 2.700 del primo accordo ai 2.200 del secondo. La crisi fece il resto: 2.200 persone a Cornigliano non si sono mai viste dopo la riconversione. Oggi l'organico conta 1.740 lavoratori, ma con l'aria che tira nemmeno questi sono più garantiti.

«Lo dissi subito che assegnare quello spazio a Riva era uno spreco - riflette Luigi Merlo. - In quegli anni il porto e la città avevano fame di aree. Se all'Iilva si fosse stato concesso meno a quest'ora probabilmente Malacalza non sarebbe andato alla Spezia a fare il nuovo stabilimento». E Ansaldo Energia potrebbe imbarcare le sue turbine a Genova, senza essere costretta a scendere a Massa come ancora accade.

L'accordo di programma ha concesso all'Autorità portuale 130 mila metri quadrati su un totale di oltre un milione. Quando Merlo ha proposto di rivedere i numeri Riva ha fatto muro, sentenziando di considerare quelle aree «inalienabili per i prossimi 56 anni» (era il 2008). Fuori dalla porta dell'Iilva in restyling c'erano diverse di aziende, anche piccole (non solo Asg e Ansaldo Energia), che a Cornigliano avrebbero voluto investire. Macché.

«Concedo senza problemi l'accesso alle mie banchine alle aziende che ne hanno bisogno per imbarcare prodotti da Genova - spiegò Emilio Riva in un'intervista al Secolo XIX - ma non mi si chiedi di ospitare sulle aree che ho in concessione stabilimenti di Ansaldo Energia o di altre società. A

me lo spazio serve, sto facendo grossi investimenti».

Le ultime parole famose. La storia sta finendo in un'altra maniera. L'Iva ha investito a Cornigliano oltre 700 milioni, ma l'attività siderurgica è

affondata per colpa della crisi e ora il caso Taranto e l'assenza dei 3 miliardi necessari al risanamento ambientale e rilancio industriale del gruppo minaccia da vicino anche quel poco che resta. Intanto, mentre Merlo ha continuato a reclamare spazi ed è andato per vie legali per avere i 70 milioni dello Stato per la logistica, nei 130mila mq destinati all'Authority è finito di tutto, a cominciare dai container di Spinelli spostati dagli Erzelli e parcheggiati lì sino a data da destinarsi. E poi il depuratore, la strada a mare, la viabilità interna, quella che sarà l'area di cantiere della gronda se mai si farà.

«Abbiamo perso tempo e sprecato opportunità - dice Merlo. - Ricordo che quando dissi che serviva più spazio per la logistica e per altre aziende che a Cornigliano avrebbero potuto crescere, Riva fece muro ma anche il sindacato si arrabbiò moltissimo e fece resistenza». In quegli anni- dal 2008 al 2010 - forse era difficile prevedere che "mamma Iva" sarebbe finita così, costretta ad annunciare il mancato rispetto anche di quel poco che resta in piedi dell'accordo di programma. Chissà se, adesso, sarà possibile rimediare.

SHIPPING

Inchiesta su conti Autorita' portuale Brindisi, acquisiti atti

Bari - Il materiale acquisito, sarà analizzato da inquirenti e investigatori,

Bari - Militari del Nucleo di polizia tributaria della Guardia di finanza di Brindisi hanno acquisito oggi atti e delibere negli uffici dell'Autorità portuale locale nell'ambito di un'inchiesta del pm Milto Stefano De Nozza sui bilanci dell'ente, e in particolare i premi di produzione destinati ai dipendenti. **Il materiale acquisito, a quanto si è appreso, sarà analizzato da inquirenti e investigatori, oltre che dal direttore del servizio ispettivo enti pubblici del ministero delle Finanze, individuato quale esperto dalla Procura. Anomalie sull'attribuzione dei premi di produzione sarebbero emerse nelle ultime riunioni del comitato portuale, in particolare in seguito alle segnalazioni di un componente dell'organismo, il quale aveva rilevato che voci al riguardo erano state contabilizzate nel bilancio di previsione ma non si ritrovavano poi nel consuntivo. In particolare, per il 2012, si tratterebbe di cifre superiori ai 700.000 euro, per quanto accertato in seguito alle richieste di approfondimenti e di accesso agli atti. Al momento non sono note le eventuali ipotesi di reato contestate e non è ancora chiaro se ci siano persone indagate.**

La Regione Calabria sollecita il governo ad accelerare l'iter per l'istituzione della ZES nel porto di Gioia Tauro

Stasi: l'attenzione riservata al porto per il trasbordo delle armi chimiche siriane deve certamente essere accompagnata da misure concrete

inforMARE - Se il governo italiano ha stabilito che il trasbordo delle armi chimiche siriane dalle navi danese e norvegese in partenza dalla Siria alla nave *MV Cape Ray* della Marina Militare USA avverrà tra la fine di gennaio e l'inizio di febbraio nel porto calabrese di Gioia Tauro, dove - ha assicurato la titolare della Farnesina, Emma Bonino - «non ci sarà né stoccaggio né passaggio a terra se non da banchina a banchina», da parte sua la Regione Calabria attende dal governo decisioni soprattutto per accelerare l'istituzione della Zona Economica Speciale (ZES) a Gioia Tauro. «L'attenzione riservata in questi giorni verso il porto di Gioia Tauro - ha rilevato la vicepresidente della Regione, Antonella Stasi - deve certamente essere accompagnata da misure concrete. Così come lo stesso presidente Scopelliti lo ha ribadito, è necessario un segno di attenzione da parte del governo nazionale. Da mesi la giunta e poi il consiglio regionale all'unanimità hanno approvato la nascita della ZES, la Zona Economica Speciale nel porto di Gioia Tauro, promuovendo nei confronti del governo nazionale una proposta di legge. Questo importante provvedimento - ha denunciato Antonella Stasi - è fermo nelle varie commissioni parlamentari. Se lo scalo gioiese viene definito da tutti unico e strategico per le sue caratteristiche, l'approvazione della ZES sarebbe un modo per dimostrare al territorio che il governo nazionale e l'Europa ritengono il porto calabrese non solo come area di stoccaggio di merci pericolose ma, soprattutto, come infrastruttura strategica europea e volano di sviluppo dell'economia nazionale».

«Sono queste - ha proseguito la vicepresidente della Regione Calabria - le risposte concrete che ci attendiamo dall'esecutivo nazionale. Il presidente Scopelliti su questo provvedimento specifico - ha ricordato - ha scritto recentemente una missiva al premier Letta e proprio qualche giorno fa il Ministero degli Affari europei ha dato la disponibilità ad aprire un tavolo, disponibilità che si deve tradurre operativamente».

«La sicurezza dei territori - ha concluso Antonella Stasi - viene prima di ogni altra cosa e nessuna azione sarà realizzata in Calabria nel caso in cui dovesse ipotizzarsi un minimo rischio per i cittadini ed i lavoratori del porto. Ma oggi, più di prima come governo regionale, siamo determinati ad andare avanti sull'istituzione della ZES, molto di più in questi giorni dopo che il governo ha gridato al mondo intero il valore e l'importanza di questo porto. Adesso il premier Letta dovrà dimostrarlo con i fatti».

Anche le organizzazioni sindacali Cisl e Fit Cisl ritengono che la scelta del porto di Gioia Tauro operata dal governo italiano per il trasbordo delle armi chimiche siriane vada affrontata, valutata e valorizzata con l'obiettivo di sostenere la strategicità dell'infrastruttura portuale calabrese in un più ampio ed efficiente "sistema dei trasporti e della logistica integrata" in ambito nazionale, europeo ed internazionale. «Nel salutare positivamente l'annunciata convocazione dei nostri rappresentanti delle istituzioni locali, del governo regionale, dell'Autorità Portuale e di tutti i soggetti coinvolti - hanno spiegato il segretario generale della Cisl Calabria, Paolo Tramonti, e il segretario generale della Fit Cisl Calabria, Annibale Fiorenza - si auspica che gli stessi riescano a valorizzare questa opportunità

di confronto per rendere operativa una più adeguata attenzione dello stesso governo nazionale e del Parlamento europeo, sulle prospettive di crescita e di sviluppo non solo dell'hub portuale ma

dell'intera area retro portuale che, come più volte rivendicato, va inserita a pieno titolo nel "Piano Nazionale della Logistica integrata" riconoscendo alla stessa le prerogative di essere classificata "Zona Economica Speciale"». 

Dalla Legge di Stabilità di Letta un'aggiunta all'art. 17 della 84/94

22 gennaio 2014 I

Il testo completo della modifica dell'articolo di legge e le interpretazioni sulla facoltà di erogare lavoro temporaneo – Destinazione anche risorse derivanti dalle tasse a carico delle merci

ROMA – C'è chi se n'è accorto troppo tardi, chi non se n'è ancora accorto e chi invece ha portato avanti un'azione di lobby che ha dato i suoi risultati specialmente per il mondo dei lavoratori portuali di Genova. E' l'art. 108 della Legge di Stabilità varata dal governo Letta che modifica sostanzialmente l'art. 17 della legge sulla portualità, la 84/94. Secondo alcune delle interpretazioni di questi giorni – peraltro "a posteriori", quindi l'articolo in questione è diventato legge – la modifica dell'art. 17 (riportiamo qui sotto il testo completo dell'articolo) rischia di stravolgere l'impianto originario della 84/94, secondo il quale solo gli articoli 17 potevano erogare lavoro temporaneo in esclusiva, mentre gli art. 16 potevano operare in appalto di servizio. Secondo una interpretazione che sta facendo il giro dei porti, con l'art. 108 della Legge di Stabilità consentirebbe anche agli art. 16 di erogare lavoro temporaneo, mettendosi in competizione con gli art. 17. A prescindere dalle risorse che le Autorità portuali sono così autorizzate a fornire agli art. 16 in crisi. Ecco il testo del misconosciuto (e già dibattutissimo) art. 108 della Legge di Stabilità.

All'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo il comma 15 è aggiunto il seguente:

"15-bis. Qualora un'impresa o agenzia che svolga esclusivamente o prevalentemente fornitura di lavoro temporaneo, ai sensi del presente articolo, nonché dell'articolo 16, versi in stato di grave crisi economica derivante dallo sfavorevole andamento congiunturale, al fine di sostenere l'occupazione, di favorire i processi di riconversione industriale e di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza del porto, l'ente di gestione del porto può destinare una quota, comunque non eccedente il 15 per cento, delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci imbarcate e sbarcate, senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato, a iniziative a sostegno dell'occupazione, nonché al finanziamento delle esigenze di formazione dei prestatori di lavoro temporaneo e per misure di incentivazione al pensionamento di dipendenti o soci dell'impresa o agenzia. I contributi non possono essere erogati per un periodo eccedente cinque anni, o comunque eccedente quello necessario al riequilibrio del bilancio del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo, e sono condizionati alla riduzione della manodopera impiegata di almeno il 5 per cento dell'anno. Per tutto il periodo in cui il soggetto autorizzato beneficia del sostegno di cui al presente comma, non può procedere ad alcuna assunzione di personale o all'aumento di soci lavoratori".

La riforma Lupi alla prova del pantano consociativo

Genova - E' certamente probabile se non scontato che la modernizzazione dei porti italiani proposta per decreto dal ministro Lupi, veda la luce quando il vecchio Grifone cucirà sulle maglie la stella del decimo scudetto.

Genova - E' certamente probabile se non scontato che la modernizzazione dei porti italiani proposta per decreto dal ministro Lupi, veda la luce quando il vecchio Grifone cucirà sulle maglie la stella del decimo scudetto. Le resistenze corporative della più inutile delle lobby – Assoporti – sono talmente forti e trasversali da inchiodare storicamente i porti italiani ai margini dell'Europa e dei mercati globali. Arduo supporre che piccoli e grandi boss territoriali, alimentati e sostenuti dal sottobosco della politica e dalle segreterie dei partiti, si lascino spianare da un ministro di Letta. Il documento diffuso da Assoporti nei giorni scorsi, di cui *Il Secolo XIX* ha dato notizia, è già emblematico: la resistenza dei presidenti guidati da Pasquallino Monti passa

astutamente attraverso un dorotelismo ipocrita, accompagnato da un vuoto pneumatico di idee e strategie che dicono tutto e il suo contrario, con l'unico obiettivo di cloroformizzare ogni passaggio istituzionale e decisionale.

In ogni caso, mai dire mai... Intanto sono da segnalare le intuizioni e il coraggio del primo e unico ministro dei Trasporti che, da vent'anni a questa parte, ha mostrato segni di vitalità e di interesse per le sorti di un business vitale per l'economia

nazionale. Con la proposta di Maurizio Lupi, ci sarebbero finalmente una regia e una pianificazione centrale, con l'indicazione dei pochi scali portuali di rilevanza internazionale in grado di servire il Centro Europa. Verrebbero istituiti due sistemi, quello del Nord Tirreno e quello dell'Alto Adriatico, che si muoverebbero sul mercato di destinazione finale, con una dimensione e organizzazione capace di arginare il rischio di colonizzazione ad opera dei colossi nord europei. Se il nuovo distretto riuscisse ad unire le tre Autorità portuali liguri, oltre ai retro porti logistici di Piemonte, Lombardia parte dell'Emilia e parte del Veneto, nascerebbe uno dei sistemi economici più forti e competitivi dell'Europa. Si concentrerebbero gli investimenti, si unirebbero sistema produttivo, logistico e portuale. Verrebbe attribuita una reale autonomia finanziaria.

Non solo. Il Comitato portuale si trasformerebbe in una sorta di comitato di indirizzo, eliminando conflitti di interessi, viti incrociate e storture varie. Altro punto a favore del progetto è la sburocratizzazione delle procedure, con minore rigidità dei piani regolatori portuali. Genova sarebbe la capitale del principale distretto e potrebbe così veramente rilanciare la sua leadership marittima.

L'impostazione di Lupi risolve in maniera innovativa e coerente con l'Europa il ruolo della governance pubblica, cancellando dal limbo le Autorità portuali odierne che non sono né carne né pesce, soggetti pubblici che in taluni casi vogliono svolgere funzioni gestionali senza poterlo fare. Altri punti potrebbero essere integrati dal parlamento, come il nuovo modello di organizzazione del lavoro, la nuova regolamentazione del demanio e delle concessioni, l'organizzazione dei servizi tecnico nautici, la

semplificazione degli investimenti privati. Una base di lavoro oggi c'è. Vediamo in quanto tempo riusciranno partiti, parlamentari e Assoporti a disintegrarla.

MARKETS **Fruit Logistica, il porto di Livorno risponde presente**

Livorno - Si aspettano decine di migliaia di esperti del comparto ortofrutticolo provenienti da più di 70 Paesi diversi e l'Autorità portuale di Livorno sarà presente assieme alla Camera di Commercio e a Toscana Promozione.

Livorno - Una vetrina per la filiera dell'ortofrutta del territorio toscano e un'opportunità per gli operatori livornesi di stabilire un contatto con gli oltre **2300 espositori** che parteciperanno quest'anno a uno degli eventi leader nel settore dell'agroalimentare. È tutto pronto per il Fruit Logistica 2014, le porte della Messe Berlin si apriranno il 5 febbraio: si aspettano decine di migliaia di esperti del comparto ortofrutticolo provenienti da più di 70 Paesi diversi e **l'Autorità portuale di Livorno sarà presente assieme alla Camera di Commercio e a Toscana Promozione.**

«Terminalisti, spedizionieri, commercianti all'ingrosso: ci presenteremo nella capitale tedesca con tutta

la filiera di settore – commenta il dirigente Promozione e Ufficio Studi dell'Authority, Gabriele Gargiulo – i nostri contatti sono i grandi esportatori mondiali in cerca di nuovi spazi frigoriferi: **lo scalo labronico ha tutte le carte in regola per diventare un polo di attrazione nel campo dell'agroalimentare**». Il gruppo toscano accoglierà gli operatori del settore con uno stand di 45 mq, un'area espositiva condivisa con il consorzio degli Ori della Toscana, la nuova realtà commerciale nata a Siena con l'idea di consorzare i produttori agricoli distribuiti su tutto il territorio regionale che si occupano della

coltivazione dei prodotti della tradizione
ortofrutticola d'eccellenza toscana.

«La partecipazione a questo evento – spiega il
**responsabile della Promozione dell'Authority
livornese, Roberto Uppi** – nasce dalla necessità di
garantire una visibilità al comparto del refrigerato e
alla comunità portuale livornese impegnata nel
settore. In questo contesto, l'Autorità Portuale ha
attuato un procedimento di estensione di
partecipazione agli operatori portuali livornesi,
offrendo loro lo stand per presentare le loro
proposte e ricevere i propri clienti»

Quest'anno il numero di crocieristi salirà del 2% a 21,7 milioni di unità

Nel 2014 le compagnie della CLIA immetteranno 24 nuove navi nelle proprie flotte

~~infografica~~ Nel 2014, secondo le previsioni della Cruise Lines International Association (CLIA), il numero di persone che effettueranno le proprie vacanze su navi da crociera aumenterà del +2% circa. La principale associazione crocieristica mondiale prevede infatti che quest'anno il numero di crocieristi salirà a 21,7 milioni di unità rispetto circa 21,3 milioni stimati per il 2013.

CLIA ha reso noto che nel 2013 il Nord America, con 11,0 milioni di passeggeri, si è confermato il principale mercato crocieristico essendo pari al 55,1% del totale la quota di crocieristi di provenienza nordamericana. Il secondo principale mercato è quello del Regno Unito e dell'Irlanda con oltre 1,7 milioni di passeggeri (8,1% del totale). Al terzo posto la Germania con più di 1,6 milioni di crocieristi (7,7%) seguita dall'Italia con 860mila crocieristi (4,0%); quindi Australia (760mila passeggeri, 3,6%), Canada (734mila pax, 3,4%), Brasile (732mila pax, 3,4%), Spagna (600mila pax, 2,8%), Francia (520mila pax, 2,4%) e Scandinavia e Finlandia (350mila pax, 1,6%).

I Caraibi, con il 37,3% del numero complessivo di itinerari crocieristici, si sono confermati la principale regione mondiale delle crociere. Al secondo posto il Mediterraneo (18,9%) seguito dal Nord Europa (11,1%), dall'Australia-Nuova Zelanda (5,9%), dall'Alaska (4,5%), dall'Asia (4,4%) e dal Sud America (3,3%). Per il 2014 la CLIA prevede un sensibile incremento dell'impiego di navi da crociera nei Caraibi (+12%), in Nord Europa (+5,2%), in Asia (+31,6%) e in Australia e Oceania (+22%).

Alla CLIA sono associate 63 compagnie crocieristiche con una flotta complessiva di 393 navi che quest'anno salirà a 410 navi. Nella stagione crocieristica 2014-15 le compagnie dell'associazione immetteranno 24 nuove navi nelle proprie flotte per una capacità aggiuntiva pari a 37.546 passeggeri, nuove unità - sia oceaniche che fluviali - che rappresentano un investimento complessivo pari a circa otto miliardi di dollari. Sinora per il successivo periodo 2016-2018 è in programma l'immissione nelle flotte di ulteriori 12 nuove navi per una capacità aggiuntiva di 33.192 passeggeri ed un investimento di 7,9 miliardi di dollari. (A)



Sbarcate a Rotterdam nove gru Post Panamax

ROTTERDAM - Rotterdam si conferma ancora una volta quale porto del record.

Questa volta si tratta del contemporaneo arrivo di nove grandi gru "Super Post Panamax" costruite in Cina da "ZPMC" (sette) e da Kalmar (due).

La cinese ZPMC (Shanghai Zhenhua Heavy Industry Co. Ltd.) ha diviso la spedizione utilizzando due sue unità adibite al trasporto di grandi strutture: la "Zhen Hua 14", che ha imbarcato due gru destinate al Rotterdam

World Gateway (Rwg) e la "Zhen Hua 26", che ha raggiunto il Delta Terminal Ect dove ha scaricato i mezzi sulla banchina Amazonshaven. La "Cosco Da Kang", l'unità speciale che ha invece trasportato le due gru costruite da Kalmar, è giunta al terminal Apm del bacino Maasvlakte. La ZPMC ha fornito le sette gru già completamente montate mentre la Kalmar ha effettuato la spedizione di parti pre-montate che verranno assemblate direttamente sui piazzali.

Al terminal Rotterdam World Gateway giungeranno entro il mese di Febbraio ben 14 gru Super Post Panamax mentre è previsto l'arrivo di altre otto gru all' Apm e l'ordinazione di nuove sei da parte del terminalista Ect.

Tutte le nuove gru consegnate o di prossima consegna sono già predisposte per essere in grado di movimentare contenitori su navi di grandi dimensioni vista la possibilità di raggiungere in larghezza anche la 25ma fila. Con il braccio completamente alzato raggiungono l'altezza di 135 metri equivalente a quella di un edificio di oltre 40 piani.

Shippers call for an end to EU consortia rules

Janet Porter | mercoledì, 22 gennaio 2014

No special treatment needed for maritime industry, says Global Shippers' Forum

A prominent shipper group is urging the European Commission to stop treating shipping as a special case as far as competition rules are concerned.

The Global Shippers' Forum, which represents cargo interests around the world, has come out in support of a repeal of the block exemption currently granted to liner shipping consortia.

Consortia Regulation No 906/2009 expires in April 2015, and Brussels is considering whether or not to renew it, or let the industry be treated in the same way as other sectors.

At present, a shipping line consortium has a block exemption from EU competition laws if its market share is below 35%. A larger alliance is not necessarily unlawful, but members must conduct a self-assessment to ensure there is no abuse of its dominant position.

Both the planned P3 Network between the three largest container lines in the world, and the expanded G6 alliance, would exceed the 35% limit on key trade lanes.

Some lawyers, who argue that the rules should be renewed, also want this 35% threshold to be raised to bring it into line with other jurisdictions where up to 50% may be permitted.

Consortia are co-operation arrangements between shipping lines such as vessel-sharing agreements that cut costs and improve operating efficiencies. However, members continue to compete on price.

Brussels favours this type of collaboration, but is working towards a situation where all industries are treated the same.

The GSF has said that it favours the commission's general policy of repealing sectoral block exemption regulations.

Its recommendation was meant "to ensure that there will no longer be any special treatment of the maritime sector under EU competition law", the group said in a statement.

GSF secretary-general Chris Welsh said: "As it is now well established what the acceptable parameters of consortia agreements should be, there is no longer any obvious need for a BER 'safe harbour' as self-assessment is quite sufficient for standard consortia agreements."

Accordingly, the GSF said the merits of standard consortia agreements will continue to exist in the absence of any block exemption regulation since self-assessment arrangements under the Horizontal Competition Guidelines will cover good agreements that genuinely confer benefits to shippers through reduced costs, lower rates and extended and enhanced services.

"GSF strongly believes that the P3 Global Alliance Agreement shows that carriers do not need the consortia block exemption to plan their co-operation. Consortia agreements above a 30% market share threshold fall outside the consortia exemption and are subject to self-assessment, in any event. It is not necessary to have a block exemption to indicate that consortia agreements between parties," said Mr Welsh.

In the past, the threshold was 30% for conference lines, but was raised to 35% for all carriers when Europe outlawed collective pricing through conferences in 2008. Consortia arrangements between lines have no pricing element.



Evergreen to upgrade FE-Middle East services

Evergreen will begin to phase in its 8,452 teu 'L'-class ships on the Far East-Arabian/Persian Gulf Service (APG) in February. The L-class ships will be shifted from the FE-Europe route, displaced by 13,806 teu newbuildings. They will replace 7,024 teu S-class units that were only recently introduced on the service in July 2013 to replace 5,300 teu ships. The upgrades will raise weekly capacity on the service by about 60% within a 12-month period.

The APG rotation will also be extended by one week with a seventh ship added. The additional ship will be contributed by Hyundai Merchant Marine (HMM), which will join six Evergreen units on the service. HMM has been taking slots on the APG since May 2013, branding the service 'Shanghai Exclusive Middle East service' (SEM). COSCO also takes slots on the APG.

The APG upgrade will also trigger a shift of Evergreen's 7,024 S-class ships to the Far East-Red Sea (FRS/FRX) service, jointly operated with COSCO currently with 5,000-6,000 teu vessels.