



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

18 FEBBRAIO 2014

Bruxelles trascura i bilanci: semaforo verde ai soldi per l'Interporto di Bari

L'aiuto di Stato (90 milioni di euro) è legittimo nonostante i pesanti rilievi contabili di KPMG. Ma sull'operazione grava l'incertezza dei rapporti con FS Logistica

Nelle scorse settimane sulla Gazzetta Ufficiale Europea è stato pubblicato il parere positivo rilasciato dalla DG Competition in merito alla valutazione della liceità del cospicuo piano di aiuti di Stato previsto per lo sviluppo dell'Interporto Regionale della Puglia, società facente capo alla famiglia di imprenditori edili baresi Degenmaro.

Si tratta di un'operazione da 150 milioni di

euro, che porterà da 470.000 a 700.000 mq la superficie dell'Interporto. E oltre alla ricca contribuzione pubblica (90 milioni di euro provenienti da vari stanziamenti) è previsto (e citato anche nel parere della DG Competition) il conferimento da parte di FS Logistica e RFI (società del gruppo Ferrovie dello Stato) a Interporto di circa 190.000 mq dell'attuale Scalo Ferruccio adiacente all'area interportuale (S2S n.41/2012 e 48/2012).

Su questa operazione, però, regna la più totale incertezza. Dal bilancio 2012 di Interporto, l'ultimo disponibile, si apprende che alla scadenza (28 marzo 2013) dell'accordo fra FS Logistica e

la stessa Interporto per l'esecuzione di quanto previsto (conferimento delle aree e ingresso di FS Logistica nel capitale di Interporto), Interporto ha chiesto una proroga di sei mesi. Premesso che nessuno dei soggetti interessati (FS Logistica e Interporto) ha voluto fornire chiarimenti, dal bilancio non è chiaro se sia stata concessa tale proroga, ma ad oggi non risulta che FS Logistica sia entrata nel

capitale di Interporto e, stando ad alcune indiscrezioni, pare anzi che il suddetto accordo sia stato rigettato.

Non va dimenticato che il patto con Interporto era stato firmato dall'allora amministratore delegato di FS Logistica Gilberto Galloni, il quale, uscito dal CdA della controllata di FS nell'estate 2012, a settembre di quell'anno era diventato presidente di Barihub, controllata di Interporto deputata alla gestione dell'erigendo terminal intermodale. L'impressione, quindi, è che il nuovo ad di FS Logistica, Marco Gosso, abbia fermato o quantomeno rivisto l'operazione decisa dal suo predecessore.

Del resto non ne mancherebbero le ragioni.

Anche per il 2012, terzo anno consecutivo, infatti, KPMG, società di revisione delle scritture contabili di Interporto, si è rifiutata di "esprimere un giudizio sul bilancio", rilevando come "il presupposto della continuità aziendale sia soggetto a molteplici significative incertezze". Un parere condiviso perfino dal collegio sindacale della società (che seppure con riserva ha però approvato il bilancio) e basato in sintesi su tre elementi.

Imanzitutto la perdita d'esercizio (1,1 milioni di euro) sarebbe sottostimata di ben 2,28 milioni, perché gli amministratori hanno imputato all'esercizio l'intero corrispettivo di cessione di un diritto di superficie ventennale. In secondo luogo KPMG ha contestato l'assenza di documentazione a supporto dei ridotti stanziamenti per il fondo rischi inerente contenziosi legali e crediti. Infine KPMG ha ritenuto una seria fonte di incertezza il rapporto di Interporto con la controllata Tecnica&Costruzioni, società coinvolta in un contenzioso col fisco da oltre 27 milioni di euro: una situazione per la quale Interporto nell'esercizio 2012 ha adottato una serie di misure (fideiussione da parte di Italfinance, controllante di Interporto, sui crediti da questa vantata nei confronti di T&C, cessione a Italfinance della partecipazione in T&C, etc.) che KPMG ha però evidentemente valutato insufficienti, così come fonte di dubbi è stata, a dispetto del flusso di contributi pubblici percepito e previsto, la posizione finanziaria di Interporto, negativa per oltre 76 milioni di euro e oggetto di rimodulazione con gli

istituti di credito da parte della società.

Né i suddetti rilievi, sollevati per il terzo bilancio di fila da KPMG, né i risultati negativi, finanziari e operativi, della struttura (la quota di superfici locate è scesa fra 2010 e 2012 dal 97 all'80%), né altre dubbie circostanze (ad esempio il fatto che per l'allestimento dei piazzali di sosta dei camionisti con 88 pensiline ombreggianti sia prevista una spesa di 5,68 milioni di euro) hanno finora fermato il flusso di denaro pubblico nelle casse di Interporto. Ma potrebbero aver indotto FS Logistica a rivedere i suoi piani.

Resta da capire, qualora l'operazione Ferruccio fosse davvero saltata, come

Interporto intenda portare avanti il suo

programma di sviluppo, motivo fondante della suddetta contribuzione pubblica. Più un'utopia che una possibilità concreta in una vicenda di cui, a dispetto della pubblicità di molti dei soggetti coinvolti (non solo FS Logistica, ma anche Regione e Ministero dei Trasporti, firmatari degli accordi preliminari con Interporto, e persino Commissione Europea, evidentemente non particolarmente puntigliosa nella valutazione delle pratiche sottoposte alla sua attenzione), reticenza e opacità sono cifre caratteristiche.

Andrea Molzo

Egitto, riaprono i porti del Canale di Suez

Il Cairo - Gli scali erano stati chiusi a causa del maltempo per cinque ore.

Il Cairo - Il responsabile dei porti commerciali del Mar Rosso Porti, Hassan Fallah ha riferito che quattro scali del canale di Suez sono stati riaperti dopo essere stato chiusi per cinque ore a causa delle cattive condizioni atmosferiche della giornata di sabato . Fallah ha confermato che la chiusura dei porti è stata fondamentale per la sicurezza delle navi e dei porti. **I quattro scali sono : El - Adabeya Porto, Porto Sokhna , El - Zayteyat Port e Port Tawfiq . Port Tawfiq si concentra sul traffico passeggeri , Porto Sokhna e El - Adabeya Port ricevono principalmente unità commerciali; El - Zayteyat Port è un hub per il traffico di petrolio .** Fallah ha aggiunto che la nave egiziana " Karama " è arrivata a Port Tawfiq dal porto saudita di Jeddah , con di 12.000 tonnellate di merci , mentre la petroliera " Urdu Jazz " , proveniente dal porto saudita di Yanbu , è arrivato a El- Zayteyat con 6.500 tonnellate di butano liquido. Sabato scorso, i venti sono aumentati a 46 chilometri all'ora, con onde che hanno raggiunto quattro metri di altezza .

Genova, parte la procedura di sdoganamento in mare

Genova - Positivo il commento degli operatori, che considerano questo momento come un altro passo fondamentale per l'avvicinamento dell'Italia alle "best practices" dei porti del Nord Europa.

Genova - Inizia il prossimo 20 febbraio l'attivazione della procedura di sdoganamento in mare. Positivo il commento degli operatori, che considerano questo momento come un altro passo fondamentale per l'avvicinamento dell'Italia alle "best practices" dei porti del Nord Europa.

«Siamo lieti di riscontrare la forte determinazione dell'Agenzia delle Dogane - **ha detto il presidente di Spediporto, Maurizio Fasce** - a portare avanti un processo di ammodernamento così importante, che darà nuovi impulsi al rilancio della competitività del nostro sistema portuale. La

Direzione interregionale, recentemente costituita, di concerto con la Dogana di Genova, hanno da subito voluto coinvolgere gli operatori e le associazioni nelle attività di coordinamento che precedono l'attivazione del "pre-clearing". Anche di questo siamo molto soddisfatti, certi che la cooperazione tra pubblica amministrazione e operatori sia un elemento imprescindibile per il miglioramento dei servizi portuali».

«Lo sdoganamento in mare - **ha spiegato il vice presidente di Spediporto, Renzo Muratore** - è anche

un importante tassello nella costruzione di un sistema portuale che vuole trarre vantaggio ad un miglioramento complessivo dei servizi».

Napolitano cancella il PRP di Cagliari

Il Presidente della Repubblica, su istanza di alcuni operatori portuali, annulla l'attuale Piano Regolatore dello scalo sardo, presso cui ora regna l'incertezza

La notizia è precipitata sul porto di Cagliari, dirompente quanto inattesa, dalle pagine dei quotidiani locali: per decisione del Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano il Piano Regolatore dello scalo del capoluogo sardo è nullo.

Il Quirinale era giunto a questa determinazione – al termine di un complesso iter giudiziario – già il

26 novembre 2013, ma a causa della proverbiale complessità burocratica della macchina statale, la comunicazione è giunta alle parti interessate soltanto nei giorni scorsi, causando un vero e proprio terremoto sulla banchine isolane, dove attualmente vige la più totale incertezza riguardo agli effetti concreti che l'annullamento del PRP – approvato il 15 settembre del 2010 dalla giunta regionale con la delibera numero 32/78 – avrà sull'assetto organizzativo del porto.

Il vizio procedurale che ha portato all'annullamento dell'attuale Piano Regolatore Portuale – che, almeno dal punto di vista legale, rende nuovamente valido il precedente PRP del porto di Cagliari, datato 1968 – risiederebbe nella mancata applicazione della VAS, la Valutazione Ambientale Strategica.

Dopo l'approvazione da parte della Regione del PRP nel 2010, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici aveva fatto alcuni rilievi, chiedendo marginali modifiche ai contenuti del Piano, che la Regione a sua volta aveva recepito senza sottoporre il testo definitivo a una nuova VAS, giudicando ancora valida quella precedentemente effettuata.

Contro questa decisione, però, un raggruppamento di soggetti – il privato cittadino Efisiantonio Dessalvi, in qualità di utente portuale, e una serie di società

operanti a diverso titolo all'interno del porto di Cagliari (Cantiere Navale di Ponente di Barbini Giovanni Sas, Paolo Profeta, Cantiere Navale dei Flli S. Bois, E. Bois Srl, Costruzioni Navali Cantiere del Sole di Montis Srl, Giuseppe Fulghesu, Officina Meccanica Riparazioni Navali ed Industriali di M.A. & Flli Angius Snc, Savona Alessio e Simone Snc, C.R.A.M.M. dei Flli Graziano Snc, Soge, Bar di Monni Amarella & C Sas, Demuro Porto Caffè Srl) avevano promosso un ricorso straordinario al Presidente della

Repubblica, chiedendo l'annullamento del Piano Regolatore Portuale proprio a causa dalla mancata (o scorretta, quantomeno) applicazione della VAS.

Su tale richiesta, come procedura, prima dell'intervento diretto del Quirinale si era già pronunciato il Consiglio di Stato, che – in data 20 marzo 2013 – esprimeva parere favorevole al ricorso.

In particolare, in un passaggio del suo parere, il giudice amministrativo scriveva che "l'art. 5 comma 4 della legge n. 84 del 1994, delinea una sequenza procedimentale per la quale il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici deve necessariamente precedere la Valutazione Ambientale Strategica".

Questo preciso ordine temporale, tuttavia, nel caso di Cagliari non è stato seguito, poiché "è pacifico che il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici è stato inviato all'amministrazione portuale in data 20 settembre 2010 – scrive il Consiglio di Stato – mentre la Regione Autonoma della Sardegna ha proceduto alla valutazione ambientale strategica con determinazione del Direttore del Servizio SAVI n. 10257/462 del 26 aprile 2010".

Pertanto, "La VAS non ha potuto tenere conto del parere del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, poi recepito nel piano".

Il CdS ha quindi dato parere positivo sul ricorso, motivando la sua decisione come segue: "Non può ritenersi in modo apodittico, come sostiene il Ministero nella relazione conclusiva dell'istruttoria sul ricorso, che le raccomandazioni contenute nel parere del Consiglio Superiore non possano in alcun modo incidere sulla VAS. Ciò potrebbe essere ma deve essere oggetto di una concreta e motivata valutazione dell'organo competente alla valutazione ambientale".

Motivazioni che, diversi mesi dopo (a novembre 2013), hanno convinto il Capo dello Stato, cui spettava formalmente l'ultima parola, a dichiarare nullo il Piano Regolatore Portuale del porto di Cagliari. Restano aperti ora molti interrogativi, in relazione all'effetto che tutto ciò avrà sulle determinazioni prese in passato proprio sulla base del Piano Regolatore, sulle gare attualmente in corso e sugli appalti in fase di aggiudicazione. Una situazione delicata con cui dovrà fare i conti Vincenzo Di Marco, comandante della Capitaneria di Porto che, dal 30 gennaio scorso, ha

assunto la funzione di Commissario dell'Autorità Portuale di Cagliari al posto di Piergiorgio Massidda.

Di Marco – che, parlando con le agenzie di stampa, ha detto di non aver ancora ricevuto informazioni dettagliate, e di aver dato mandato all'Avvocatura dello Stato di ottenere chiarimenti – si è definito per il momento tranquillo e, appellandosi al buon senso, ha dichiarato che sarebbe impensabile, oltretutto impossibile, cancellare tutto quanto è stato fatto dal 2010.

E se per le concessioni già in essere non dovrebbero esserci problemi, secondo il Commissario quelle in sospeso verranno nel frattempo aggiudicate, in attesa di una definizione della vicenda, mentre potrebbe risultare a questo punto problematico lo spostamento dei cantieri nautici nell'area Giorgino, come inizialmente previsto.

Va infine rilevato, per dovere di cronaca, che la maggioranza delle aziende ricorrenti, che avevano chiesto a Napolitano l'annullamento del PRP del porto di Cagliari, è costituita proprio da cantieri nautici e officine di riparazione per imbarcazioni.

Porti: annullato Piano regolatore Cagliari, scenario incerto

Commissario al lavoro per scongiurare paralisi e altri ricorsi

(ANSA) - CAGLIARI, 11 FEB - Porto di Cagliari nell'incertezza dopo l'annullamento del Piano regolatore da parte del Consiglio di Stato che ha accolto il ricorso al presidente della Repubblica di un concessionario dello scalo cittadino. Tutto da rifare? Il commissario dell'Autorità portuale sta studiando il caso, ma sicuramente per lo scalo marittimo del capoluogo è una bella gatta da pelare. Il rischio è la paralisi o l'azzeramento di provvedimenti adottati finora sulla base di un Piano che per il Consiglio di Stato è nullo. Senza contare che potrebbero moltiplicarsi anche i ricorsi.

Tecnicamente il giudice ha rilevato una procedura non corretta sulla Vas, la valutazione ambientale strategica, soprattutto legata ai tempi. "Il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici - si legge nella sentenza - deve necessariamente precedere la valutazione ambientale strategica".

E, continua il giudice, "non può ritenersi in modo apodittico, come sostiene il Ministero nella relazione conclusiva dell'istruttoria sul ricorso, che le raccomandazioni contenute nel parere del Consiglio non possano in alcun modo incidere sulla Vas". (ANSA).

Interporto Bologna ha ottenuto il certificato per la gestione della qualità e della sicurezza

È stato rilasciato dall'ente certificatore Dasa-Rägister

~~inforMARE~~ - La società Interporto Bologna ha ottenuto la certificazione che il sistema di gestione della qualità e della sicurezza adottato dall'azienda è conforme ai requisiti degli standard EN ISO 9001:2008 e EN 50133-1:1996. L'attestato è stato rilasciato dall'ente certificatore Dasa-Rägister.

Interporto di Novara ha sottolineato che tale sistema di gestione regola l'erogazione di servizi logistici all'interno dell'interporto a supporto della catena produttiva e distributiva, sia gestiti direttamente dalla società Interporto sia affidati a fornitori esterni, e la sicurezza perimetrale e di accesso alla piattaforma, garantita da un'area interamente recintata con due varchi d'accesso equipaggiati di tecnologia ad hoc per il controllo e l'autorizzazione dei mezzi in entrata e in uscita. 

Un gruppo di parlamentari britannici sollecita il governo di Londra a bloccare la proposta UE sui servizi portuali

Denholm: è necessario «tutelare l'indipendenza dei porti della nazione»

Un gruppo di influenti parlamentari di differenti partiti del Regno Unito hanno inviato una lettera al primo ministro britannico David Cameron sollecitando il rigetto della proposta della Commissione Europea di imporre un regolamento sui servizi portuali, che è stata presentata lo scorso maggio (del 23 maggio 2013).

Nella missiva, scritta dall'ex ministro al Lavoro, John Denholm, e firmata da 24 parlamentari, si spiega che il regolamento «danneggia l'industria portuale del Regno Unito. Il mercato dei porti del Regno Unito - si rileva - è considerato il più altamente competitivo in Europa e, fatto unico, i porti del Regno Unito sono in gran parte del settore privato. Il regolamento proposto dalla Commissione - hanno sottolineato i deputati - interferirà con la libertà commerciale dei nostri porti e minerà la loro capacità di attrarre investimenti in primarie infrastrutture nazionali».

«In quanto nazione insulare - prosegue la lettera - i nostri porti sono essenziali per l'occupazione, gli investimenti e la crescita economica. Circa il 95% degli scambi di merci del Regno Unito si muove via mare. Ogni anno i nostri principali porti contribuiscono con 21 miliardi di sterline al prodotto interno lordo e sostengono oltre 400.000 posti di lavoro. Solamente negli ultimi cinque anni gli investimenti dei principali porti del Regno Unito hanno contribuito a creare 50.000 nuovi posti di lavoro».

«Nonostante il fallimento dei due precedenti tentativi di introdurre un regolamento analogo - hanno rilevato i parlamentari inglesi - la Commissione sembra determinata a portare avanti il suo sbagliato approccio indifferenziato. Esortiamo vivamente il governo a resistere a questa intrusione e a tutelare l'indipendenza dei porti della nazione. È essenziale - hanno concluso - che la proposta di regolamento sui servizi portuali dell'UE venga bloccata per proteggere l'interesse nazionale».

CLIA vara comitato globale porti crociere

12 febbraio 2014

WASHINGTON – Cruise Lines International Association ha annunciato la nascita di un Comitato Globale Porti e la conseguente creazione di alcuni comitati regionali per le Americhe, l'Oceania e l'Asia, che si uniscono a quello già operante in Europa.

L'Associazione ha deciso di dedicare grande impegno nel rapporto diretto con le comunità portuali di tutto il mondo, sia su questioni operative sia in ambiti strategici. I "Port Partner" di CLIA avranno quindi maggiori opportunità di collaborazione con le compagnie membre dell'Associazione attraverso questo nuovo organismo di confronto.

Il Comitato Globale Porti sarà presieduto da Giora Israel di Carnival Corporation e comprenderà Tom Spina di Norwegian Cruise Line, Gianluca Suprani di MSC Crociere, e John Tercek di Royal Caribbean Cruises Ltd. Il nuovo organismo servirà come un punto di incontro per compagnie e porti di tutto il mondo destinato al confronto su tematiche di reciproco interesse connesse alle realtà portuali. Il Comitato contribuirà ad integrare maggiormente lo sviluppo della portualità nel più ampio alveo dell'industria crociere.

Come parte del suo processo di globalizzazione, CLIA ha inoltre recentemente rinnovato il programma "CLIA Executive Partner", composto da 250 tra autorità portuali, fornitori marittimi e dell'industria, tutti interlocutori delle compagnie, fondamentali per il supporto al funzionamento del sistema crocieristico. Nel solco di questa iniziativa, CLIA ha annunciato la nomina di Bo Larsen a direttore globale per Port Engagement e Business Development. In questo ruolo, Bo avrà inizialmente la responsabilità di supporto e legame tra il Comitato Regionale Porti CLIA in Europa e lo sviluppo del programma "Executive Partner" nel Nord Europa. Nel nuovo ruolo Bo Larsen riporterà direttamente al vice presidente per il Business Development Didier Scaillet, punto di riferimento nella relazione con il Comitato Globale Porti e responsabile delle attività di business development di CLIA.

"La profonda competenza di Bo nello sviluppo dei porti per crociere e nel marketing internazionale, le sue consolidate relazioni con i rappresentanti dei porti, uniti alla crescita del nostro settore a Copenaghen e nella regione baltica, lo rendono la persona ideale per rappresentare CLIA in questa nuova posizione così importante" ha dichiarato Pierfrancesco Vago, presidente di CLIA Europe e executive chairman di MSC Crociere.

Prima di entrare in CLIA, Bo Larsen ha ricoperto l'incarico di direttore del Cruise Copenaghen Network e di Cruise Baltic, dove ha supervisionato la significativa crescita dell'industria delle crociere nella regione, avendo responsabilità nei settori vendite, marketing, sviluppo del business e branding.

Maersk Tankers conferma due opzioni

Genova - Maersk Tankers ha confermato ai cantieri coreani Sungdong Shipbuilding and Marine Engineering le opzioni per un paio di product tanker Medium Range, a completamento dell'ordine di quattro navi fissato a novembre.

Genova - **Maersk Tankers** ha confermato ai cantieri coreani **Sungdong Shipbuilding and Marine Engineering** le opzioni per un paio di product tanker Medium Range, a completamento dell'ordine di quattro navi fissato a novembre 2013.

La consegna di tutte le sei navi è prevista fra 2016 e 2017. Dalla fine dello scorso anno Hanna Sorensen è stata sostituita da Morten Engelstoff alla guida della compagnia del gruppo AP Møller - Maersk.

Canale di Panama: c'è l'accordo sugli extracosti

Milano - È stato trovato un accordo preliminare sugli extracosti da 1,6 miliardi di dollari per i lavori di ampliamento del Canale di Panama tra l'Autorità di gestione dell'opera e il consorzio di imprese guidato da Sacyr.

Milano - È stato trovato un accordo preliminare sugli extracosti da 1,6 miliardi di dollari per i lavori di ampliamento del Canale di Panama tra l'Autorità di gestione dell'opera e il consorzio di imprese guidato da Sacyr, partecipato al 38% dall'italiana Salini Impregilo. L'accordo preliminare, annunciato dal numero uno dell'Autorità del Canale Jorge Quijano prima di una sua audizione al parlamento di Panama, definisce la ripartizione di tutti gli extracosti sui lavori che complessivamente superano i 5 miliardi di dollari e soprattutto le complesse garanzie finanziarie e bancarie alla base l'opera.

Fondamentale è stata la mediazione di Zurich, "capocordata" delle istituzioni che assicurano la coperture internazionali, e l'intervento sulle autorità politiche panamensi del governo spagnolo e italiano, oltre che della Commissione europea.

Si scongiura così il lungo e complesso arbitrato internazionale e ripartiranno a pieno ritmo i cantieri che occupano in diverso modo oltre 10mila persone, cantieri che il consorzio delle imprese aveva rallentato al minimo negli ultimi giorni di una trattativa iniziata ufficialmente a fine 2013 ma che proseguiva da diversi mesi. L'opera, che dovrebbe aprire a metà del 2015 per entrare pienamente operativa dal 2016, avrà ricavi a regime previsti in

circa 6 miliardi di dollari all'anno. **Le parti erano di fatto costrette a un'intesa** (ad esempio le enormi paratie per le nuove chiuse costruite da Cimolai in base a un "vecchio" subappalto Impregilo si trovano in Italia e necessitano di almeno due anni tra progettazione e costruzione), ma erano fondamentali i tempi. Le compagnie mondiali di trasporto marittimo e i grandi gruppi statunitensi disegnano infatti le loro rotte con anni di anticipo e la possibilità di far transitare navi presto da oltre 350 metri di lunghezza tra Pacifico e Atlantico è cruciale.

Artico, nuova rotta tra Europa ed Asia

Genova - Entro il 2050 il ghiaccio potrebbe essere scomparso del tutto. Ma restano forti preoccupazioni per la mancanza di regole sulla navigazione ed il problema dell'inquinamento.

Genova - **Continuano a crescere le aspettative del trasporto marittimo** nei confronti di quella che potrebbe essere una delle nuove frontiere della navigazione e cioè la rotta artica. Complice infatti il rapido scioglimento dei ghiacci, il passaggio a Nord Ovest, che collega Europa ed Asia al largo delle coste siberiane, sta diventando sempre più una nuova via di collegamento tra i due continenti. Già adesso diverse navi, nei periodi più caldi dell'anno, riescono a compiere in maniera del tutto agevole questa rotta, cosa impossibile fino a qualche anno fa. Al momento gli studiosi ipotizzano scenari differenti **ma diversi esperti sostengono che il ghiaccio artico potrebbe scomparire completamente entro il 2050** incrementando notevolmente il traffico marittimo nell'intera area.

La rotta del Mare del Nord infatti, lungo la costa della Russia, può ridurre la distanza di navigazione tra i

porti asiatici e quelli del Nord Europa addirittura del 40 per cento. In questo momento non ci sono però convenzioni internazionali che disciplinano le operazioni di trasporto artiche. Attualmente solo 71 navi hanno attraversato la rotta del Mare del Nord lo scorso anno, segno che questa via alternativa ai collegamenti più utilizzati è ancora in fase di sviluppo ma soprattutto non risulta, al momento, percorribile per l'intera parte dell'anno. Le attuali regole per chi naviga nell'Artico non affrontano il problema di scarico delle acque di zavorra e

continuano a consentire alle imbarcazioni di utilizzare olio combustibile pesante. Qualcosa, a tutela dell'ambiente, si sta muovendo ma è ancora troppo poco rispetto a quello che presto dovrà essere fatto.

Accanto ai problemi che si stanno presentando dal punto di vista ambientale, ci sono poi quelli relativi alla supremazia territoriale nell'Artico. Russia, Cina e Norvegia sono infatti solo alcuni dei Paesi interessati a rivendicare la loro territorialità sull'intera area, anche per via delle enormi risorse naturali presenti nel sottosuolo. Il 2 agosto 2007, due sommergibili russi, sono scesi sul fondale dell'Artico e hanno posizionato una bandiera in segno di conquista. **Pechino, da quando è stata ammessa al Consiglio Artico, ha investito molto nella ricerca polare insieme a Russia, Svezia, Finlandia e Islanda.** La Cina è già operativa in Groenlandia, mentre la China National Petroleum Corporation ha siglato accordi con la russa Rosneft per esplorare giacimenti di petrolio e gas proprio nell'Artico. Anche l'India, nel 2007, ha affrontato la sua prima spedizione artica ed ha posizionato una propria stazione di ricerca scientifica a Ny-Alesund. L'India sta anche progettando di acquisire una rompighiaccio proprio per intraprendere spedizioni scientifiche e commerciali.

Per P3 Network tempi più lunghi?

12 febbraio 2014

SHANGHAI – Lo spauracchio chiamato P3 Network continua ad agitare i sonni delle grandi compagnie che non ne fanno parte, ma agita anche i governi dei principali paesi con interessi marittimi.

E questi ultimi stanno analizzando sotto tutti gli aspetti – in particolare sotto quello della libera concorrenza – l'annunciato network tra Maersk, Msc e Cma/Cgm, con una serie di indagini molto accurate. Tanto accurate che nei giorni scorsi si è cominciato a mettere in dubbio la possibilità che si concludano prima di maggio, quando il P3 Network vorrebbe partire.

Come spesso succede dunque, i paesi contrari al grande e potente network sembrano volersi alleare sulla strategia dei tempi lunghi per decidere. Non è solo la Cina ad essersi già pronunciata – sia pure in linea di massima – contro il P3. Anche le autorità dell'antitrust sia negli Usa che nell'UE hanno aperto i relativi fascicoli per verificare che non si vada a creare un regime di monopolio sulle grandi rotte globali. E sono stati avviati contatti anche tra Usa, Ue e Cina, per elaborare analisi comuni, supportate dagli elementi che ogni paese va raccogliendo.

Da parte delle compagnie del network comunque non sembra esserci la volontà di forzare la mano più di tanto. Anche di recente hanno confermato formalmente che l'alleanza partirà – se partirà – solo quando avrà ricevuto l'approvazione da parte delle autorità competenti di tutti i paesi interessati alle grandi rotte dei contenitori.

COSCO & China Shipping sign cooperation agreement

The COSCO Group and China Shipping Group have signed a Strategic Cooperation Framework Agreement on 13 February, in a move aimed at having the two Chinese giant state-owned companies work more closely to jointly face the dual challenges of the slow recovery of the world economy and intense competition in the shipping markets.

The two groups said they will cooperate in terms of business development and investments, based on the principles of "long-term perspective, mutual benefit and win-win cooperation and common development", with priority given to each other as partner.

The cooperation will include strategic alliances and joint ventures to carry out and coordinate the allocation and sharing of resources, vendor management, development of customer relationships and exploration of new markets and will cover their shipping, terminals, logistics, shipbuilding and other business areas.

The agreement will "help the two companies achieve advantage complementation (sic) and coordinated growth, and be better prepared for industrial changes, so as to improve the influence of Chinese shipping companies in the world shipping industry", according to a statement released by COSCO.

Container shipping is prominent among the numerous shipping activities of the two groups, through COSCON and CSCL respectively, although the statement provided no clues on a possible merger between the two leading Chinese carriers. They also remain silent on the status of the existing third party cooperation arrangements, with COSCO and CSCL currently operating in competing alliances. COSCON is a member of the CKYH agreement, while CSCL has various loose partnership arrangements on the East-West trades with CMA CGM, UASC, Zim and Evergreen. Evergreen also has a loose cooperation with the CKYH carriers.