



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

25 FEBBRAIO 2014

ORTS Taranto, via libera ai dragaggi

Taranto - Il ministro dell'Ambiente e dei Beni e delle attività culturali hanno approvato la Valutazione di impatto ambientale per il dragaggio a 16 metri dei fondali antistanti l'area del Molo Polisetoriale del porto di Taranto la realizzazione della relativa vasca di colmata

Taranto - Il ministro dell'Ambiente e dei Beni e delle attività culturali hanno approvato la Valutazione di impatto ambientale per il dragaggio a 16 metri dei fondali antistanti l'area del Molo Polisetoriale del porto di Taranto la realizzazione della relativa vasca di colmata. Con il via libera ministeriale l'Autorità portuale potrà ora avviare l'appalto dei lavori.

Via libera dei ministeri dell'Ambienti e dei Beni culturali al dragaggio del porto di Taranto

Vendola: è una svolta davvero decisiva per il porto ionico

~~inforMARE~~ - Oggi il ministro dell'Ambiente e il ministro dei Beni e delle attività culturali hanno firmato il decreto di approvazione della Valutazione di Impatto Ambientale sulle attività di dragaggio a -16 metri dei fondali antistanti l'area del Molo Polisettoriale del porto di Taranto e sulla realizzazione della relativa vasca di colmata. Il via libera consente all'Autorità Portuale dello scalo pugliese di avviare le procedure di appalto.

Si tratta - ha commentato il presidente della Regione Puglia, Nichi Vendola - di «un'ottima notizia per Taranto e una svolta davvero decisiva per il porto ionico destinato nei prossimi anni a diventare il vero hub italiano nel Mediterraneo. Con la sottoscrizione del decreto di approvazione della VIA per le attività di dragaggio, il porto di Taranto sarà l'unico porto italiano a poter ospitare le navi container di ultima generazione e quindi ad essere crocevia anche del traffico internazionale».

«Taranto - ha aggiunto Vendola - potrà diventare il cuore pulsante del commercio internazionale. La sua posizione, al centro del Mediterraneo, diventerà strategica per gli sviluppi futuri del commercio internazionale e le rotte dei traffici mondiali dovranno essere aggiornate e modificate con l'inserimento del porto ionico. Tutto questo per noi è motivo di grande orgoglio. Siamo alle soglie di un cambiamento molto importante non solo per l'economia della città, ma anche per tutta la Puglia e per l'intero Mezzogiorno». (1/1)

Genova e Spezia, al via la sperimentazione del pre-clearing

Genova - Primo passo verso lo sportello unico doganale. Merlo: «Si tratta di un importante traguardo in vista di Expo 2015».

Genova - Dopo il «preclearing» il prossimo passaggio importante per dare maggiore competitività alla filiera portuale sarà lo sportello unico doganale. A lanciare la scommessa il Presidente di Autorità Portuale di Genova, Luigi Merlo, nel corso della conferenza stampa che si è tenuta in Capitaneria di Porto per presentare il nuovo servizio di sdoganamento in mare. **«Il preclearing, che da un vantaggio di 36 ore sullo sdoganamento delle merci, è già un successo straordinario - ha spiegato il Presidente di Autorità Portuale di Genova, Luigi Merlo - ma ora ci auguriamo che questo percorso sinergico, molto positivo, si possa allargare a tutti gli altri enti pubblici interessati nelle operazioni portuali. Si tratta di un importante traguardo in vista di Expo 2015, una vetrina nella quale possiamo presentare a tutto il mondo un sistema competitivo in grado di assicurare qualità dei controlli, efficienza, tutela**

delle persone e dei prodotti nei tempi corretti. La scelta di far partire la sperimentazione a Genova e La Spezia nasce dalla volontà di voler partire dal sistema portuale più importante, oltre che complesso, con la consapevolezza che, per recuperare flussi di traffico sul nord Europa si deve fare da questi scali». Un impegno forte, quello che ha portato all'attivazione del preclearing, che ha coinvolto Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane, oltre che operatori del settore.

CRUISE & FERRIES

Livorno presenta il piano di promozione: prima tappa Miami

Livorno - Il percorso che di qui alla fine dell'anno porterà l'Autorità Portuale di Livorno a favorire l'incremento delle linee di traffico commerciale e passeggeri dello scalo.

Livorno - Miami, Santos e S.Paolo in Brasile e, ancora, Londra, Istanbul e il Maghreb. Sono le principali tappe di un percorso che di qui alla fine dell'anno porterà l'Autorità Portuale di Livorno a favorire l'incremento delle linee di traffico commerciale e passeggeri dello scalo labronico. È tutto scritto nero su bianco nel **Piano Promozione 2014 che è stato presentato quest'oggi a Palazzo Rosciano, presenti all'incontro tutte le principali associazioni di categoria, da Asamar a Spedimar, da Assimprese e Confindustria e Assoterminal. Ad illustrare il programma annuale delle attività promozionali il dirigente Gabriele Gargiulo e il responsabile dell'ufficio promozione Roberto Lippi. «I porti sono uno dei principali elementi della competitività territoriale – ha esordito Gargiulo -**

essi generano crescita economica ma contribuiscono anche all'amicchiamento sociale e culturale. Per il 2014 ci siamo posti il triplice obiettivo di consolidare le relazioni già esistenti con la comunità portuale nazionale ed internazionale; di ampliare la presenza del porto sui mercati mondiali e di incrementare i traffici sviluppando nuove partnership con gli operatori. Le missioni istituzionali che abbiamo scelto ci permettono di perseguire queste finalità». E, sicuramente, risponde a tutti i requisiti richiesti la prima delle trasferte internazionali

in programma: il Seatrade Cruise Shipping, la principale rassegna mondiale nel settore crocieristico. **Dal 10 al 14 marzo una delegazione dell'APL capeggiata dal segretario generale, Massimo Provinciali, sarà infatti a Miami per presentare agli stakeholder il Piano Regolatore Portuale e l'annesso progetto di zonizzazione del porto livornese, con la creazione, al terminal Alto Fondale, di un'unica grande area dedicata alle love boat**. Il mese di marzo si rivela di cruciale importanza anche per altre due tappe di grande interesse: l'Autorità Portuale farà infatti rotta verso il Brasile: prima a Santos, per rinnovare il protocollo di intesa siglato nel 2012 con la locale Port Authority, e poi a San Paolo, per promuovere uno scouting in concomitanza dell'Intermodal South America, fiera che riguarda la logistica e lo shipping internazionale, la più grande del continente americano. «Lo scouting - ha sottolineato Roberto Lippi - sarà promosso dai porti toscani e dalle Camere di Commercio di Livorno e Marina di Carrara, nell'ambito del sostegno economico alle azioni promozionali proposte a Toscana Promozione, mirate ai settori dei prodotti forestali, dell'agro-alimentare, dei prodotti lapidei, della siderurgia e dell'automotive. Puntiamo all'espansione dei traffici tra la costa brasiliana e Livorno». **Di notevole importanza strategica sono anche il Toc Europe (Terminal Operator Container), che quest'anno si terrà a Londra, dal 24 al 26 giugno, e che è considerato uno dei massimi eventi europei per la tecnologia applicabile ai terminal, e il Logitrans di Istanbul, fiera in grande espansione per il quadrante del Medio Oriente in merito al comparto della logistica e dei trasporti marittimi.** «Durante l'evento turco - ha detto Lippi - è in programma una iniziativa collaterale alla fiera che coinvolgerà l'associazione degli armatori del settore Ro-Ro e la UND, l'associazione dei trasportatori turchi, con la quale abbiamo relazioni mirate allo scavalco del contingentamento dei permessi di transito per la

Francia». Infine, a Ottobre, il Porto di Livorno, con Tuscan Port Authorities, le relative Camere di Commercio e Toscana Promozione, promuoverà un incoming focalizzato sulla Turchia sui paesi del Maghreb. **«Sono tutte missioni istituzionali di fondamentale rilevanza per lo scalo labronico – ha dichiarato il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali –, negli ultimi anni l'Autorità Portuale si è adoperata per affermare un'adeguata immagine del porto livornese e per promuoveme l'offerta ricettiva nel suo complesso. Sotto questo punto di vista, il Piano Regolatore Portuale, supportato da una mirata azione di marketing e promozione, rappresenta il nostro biglietto da visita per conquistare nuove fette di mercato».**

Energia: Liguria in progetto Ue su gas naturale liquefatto

Obiettivo tagliare emissioni inquinanti trasporto marittimo

(ANSA) - BRUXELLES, 21 FEB - Tagliare drasticamente le emissioni inquinanti del trasporto marittimo, realizzando un piano per la diffusione del gas naturale liquefatto (Gnl) come combustibile alternativo nel Mediterraneo, nel Mar Nero e nell'Atlantico. E' questo l'obiettivo principale del progetto 'Costa', che vede tra i principali partner la regione Liguria, cofinanziato al 50% dall'Ue con 1,5 milioni di euro.

"Il Gnl è una soluzione innovativa, economica e pulita per il trasporto marittimo del futuro, al fine di ridurre le emissioni senza penalizzare i traffici", ha affermato l'eurodeputato di Fratelli d'Italia Carlo Fidanza, nel corso di una conferenza che si è svolta mercoledì nella sede di Bruxelles del Parlamento Ue.

Il progetto 'Costa', avviato nel 2012, coinvolge quattro paesi membri (Italia, Spagna, Portogallo e Grecia) ed è coordinato dalla direzione generale per il trasporto marittimo del Ministero italiano delle Infrastrutture e dei trasporti. Il programma è entrato nella fase conclusiva e il suo risultato finale consisterà nell'elaborazione di un piano per la costruzione di una rete di rigassificatori per il trasporto marittimo a corto raggio tra il Mar Mediterraneo e l'Atlantico del Nord, così come per la tratta verso le Azzorre e l'isola di Madeira. In Italia, oltre alla Liguria, sono molte le regioni che possono essere interessate dal piano: Toscana, Lazio, Campania, Sicilia, Calabria, Puglia, Marche, Veneto e Friuli. L'obiettivo è aumentare il potenziale delle Autostrade del Mare abbassando i costi dei trasporti, sviluppando un mercato del gas naturale stabile e riducendo le emissioni d'inquinanti. Se le raccomandazioni di 'Costa' saranno attuate, si prevede un calo delle emissioni di anidride carbonica del trasporto marittimo del 25% nel 2020 e del 50% nel 2050. L'uso del Gnl eliminerebbe inoltre le emissioni di solfati e ridurrebbe del 90% quelle di nitrati. Il progetto si concluderà con una conferenza finale alle Azzorre prevista per il 28 e 29 aprile. (ANSA)

Nei porti italiani scoppia il caso security

L'associazione dei terminalisti Assiterminal contro l'applicazione di un decreto che vuole imporre l'uso di guardie giurate particolari per la sicurezza in porto

Genova - I terminal portuali italiani sono alle prese con un imminente rischio di ulteriore aggravio di costi legato alla security.

La questione ruota attorno a un Decreto del Ministero dell'Interno del 2009 (precisamente il Decreto n.154/2009), che imporrebbe ai terminalisti l'obbligo di affidare a guardie particolari giurate i compiti di sorveglianza delle aree portuali in concessione. Dopo un primo caso scoppiato l'estate scorsa a Ravenna, la materia è tornata prepotentemente alla ribalta quando, lo scorso 14 febbraio, il Voltri Terminal Europa del porto di Genova ha ricevuto un'ispezione da parte di funzionari della Polizia di Stato. "La finalità era verificare - si legge in una lettera mandata da Assiterminal al Ministero dei Trasporti - il possesso del decreto di guardia particolare giurata da parte del personale impiegato ai varchi e alla reception del terminal, il rispetto di tutti gli obblighi stabiliti del Decreto 154/2009 del Ministero dell'Interno e in particolare anche l'obbligo di aver ottenuto l'approvazione del regolamento di servizio da parte della Questura di Genova".

Assiterminal nella missiva sottolinea come questo decreto del 2009 "contrasta palesemente con le disposizioni di rango superiore vigenti in ambito portuale" e cioè: il Regolamento UE 725/2004 relativo alla sicurezza (security) delle navi e degli impianti portuali, il Decreto legislativo n.203/2007 recante attuazione della Direttiva 2005/65/Ce relativa al miglioramento della sicurezza nei

porti e con il quale era stato istituito il CISM (Comitato Interministeriale per la Sicurezza Marittima). Il direttore generale di Assiterminal, Luigi Robba, spiega che "queste norme comunitarie del 2004 e nazionali del 2007 nulla prevedono circa un obbligo di utilizzare guardie

particolari giurate, ma solo personale che riceve un determinato addestramento. Nei porti italiani, come spesso, accade, le applicazioni di queste norme sono state eterogenee con alcuni terminal che hanno optato per ingaggiare guardie giurate e altri che hanno preferito 'riconvertire' personale del terminal al ruolo di addetto

alla security". In alcuni casi questo ruolo Ministero dell'Interno si attendono Port Facility Security Officer cui sono state

destinati dipendenti dei terminal portuali, ha consentito di evitare il licenziamento di personale in esubero o non più idoneo a certe funzioni operative in banchina.

Ecco perché i porti italiani, dopo essersi uniformati ai diktat imposti dall'Europa e dal decreto legislativo del 2007 in termini

di security, chiedono che non vengano messi in discussione il "Programma Nazionale di Sicurezza marittima, i Port Facility Security Plan (PFSP), l'assetto di competenze/prerogative/funzioni e ruoli sinora svolti dai vari soggetti indicati nel programma nazionale. In particolare il

Port Facility Security Officer e il personale addetto alla sicurezza dell'impianto portuale, nonché l'organizzazione interna di ogni port facility e l'organizzazione di security del porto più in generale, evitando aumenti di costi e anche possibili complicità di ordine occupazionale e sociale". Sia Assiterminal che Assoporti hanno nuovamente chiesto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di avviare, in sede CISM, una riunione ad hoc sulla questione anche con il Ministero dell'Interno.

Oltre al danno, la beffa, perché pare che il Ministero dell'Interno recentemente abbia predisposto un suo Piano Nazionale per la Sicurezza Marittima (un programma ribattezzato Cristoforo Colombo) che non è chiaro come possa integrarsi con la normativa già esistente ma che pare si prefigga di coordinare tutte le pubbliche autorità coinvolte nella security degli scali marittimi. Sempre secondo Assiterminal questo programma sarebbe palesemente in contrasto con le disposizioni di rango superiore (fra cui il Programma Nazionale di Sicurezza Marittima adottato con decreto del Ministro dei Trasporti datato 20/6/2007.

La chiosa del presidente di Assiterminal, Marco Conforti, è lapidaria: "Come associazione non chiediamo grandi

stravolgimenti né riforme particolari, vogliamo solo 3 cose: evitare la sovrapposizione di amministrazioni competenti, evitare extra costi e risolvere le incertezze nelle interpretazioni normative". Dal

Nicola Capuzzo

Authority trasporti, via alle prove per i posti di lavoro

Torino - Arrivano da tutta Italia i 1.238 aspiranti ai 35 posti dell'Autorità Regolazione Trasporti.

Torino - Arrivano da tutta Italia i 1.238 aspiranti ai 35 posti dell'Autorità Regolazione Trasporti: 24 funzionari, 7 profili operativi e 4 dirigenti. Sono tutti già dipendenti della pubblica amministrazione. **Le prove si svolgeranno domani mattina, alle 8, al Centro Congressi Lingotto, a Torino.**

Tutte le procedure concorsuali si svolgono con il supporto tecnico di Fomez PA, agenzia del ministero per la Pubblica Amministrazione e la Semplicazione. La prova preselettiva del concorso (quiz a risposta multipla su questioni tecniche relative alla pubblica amministrazione) e la correzione pubblica della prova saranno trasmesse in diretta streaming al link www.streaming.fomez.it. I candidati arrivano in prevalenza dal Lazio, seguito da Piemonte, Campania, Puglia e Sicilia

Torino - Arrivano da tutta Italia i 1.238 aspiranti ai 35 posti dell'Autorità Regolazione Trasporti: 24 funzionari, 7 profili operativi e 4 dirigenti. Sono tutti già dipendenti della pubblica amministrazione. **Le prove si svolgeranno domani mattina, alle 8, al Centro Congressi Lingotto, a Torino.**

Tutte le procedure concorsuali si svolgono con il supporto tecnico di Fomez PA, agenzia del ministero per la Pubblica Amministrazione e la Semplicazione. La prova preselettiva del concorso (quiz a risposta multipla su questioni tecniche relative alla pubblica amministrazione) e la correzione pubblica della prova saranno trasmesse in diretta streaming al link www.streaming.fomez.it.

candidati arrivano in prevalenza dal Lazio, seguito da Piemonte, Campania, Puglia e Sicilia

La Commissione UE ha adottato i nuovi orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree

Ammissa la concessione, a determinate condizioni e per un periodo transitorio di dieci anni, di aiuti agli aeroporti regionali con un traffico inferiore a tre milioni di passeggeri

 Oggi la Commissione Europea ha adottato i nuovi orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree. Le principali disposizioni delle nuove linee guida prevedono che gli aiuti di Stato per gli investimenti in infrastrutture aeroportuali siano consentiti se vi è una reale necessità di trasporto e se la concessione degli aiuti di Stato è necessaria per garantire l'accessibilità di una regione. I nuovi orientamenti definiscono un'intensità massima dell'aiuto di Stato sulla base della dimensione dell'aeroporto, al fine di assicurare una giusta commistione tra investimenti pubblici e privati, e rendono più facile ottenere aiuti pubblici per i piccoli aeroporti rispetto a quelli di maggiori dimensioni.

Inoltre i nuovi orientamenti ammettono la concessione, a determinate condizioni e per un periodo transitorio di dieci anni, di aiuti di Stato agli aeroporti regionali con un traffico inferiore a tre milioni di passeggeri all'anno con l'obiettivo di consentire a questi aeroporti di adattare il loro modello di business. Per poter beneficiare degli aiuti gli aeroporti regionali dovranno produrre un business plan che preveda una copertura completa dei costi operativi entro la fine del periodo transitorio. Inoltre le nuove linee guida prevedono un regime speciale per gli aeroporti con traffico inferiore a 700.000 passeggeri all'anno, che include un'intensità degli aiuti più elevata e una nuova valutazione della situazione dopo cinque anni dalla loro concessione, in quanto - ha spiegato la Commissione UE - nelle attuali condizioni di mercato questi aeroporti potrebbero avere una maggiore difficoltà a garantire tale copertura prima della scadenza del periodo transitorio.

I nuovi orientamenti prevedono inoltre che gli aiuti alle compagnie aeree per l'avvio di nuove rotte sia consentiti purché limitati nel tempo.

«Queste nuove linee guida sugli aiuti di Stato - ha commentato il vicepresidente della Commissione Europea, Joaquín Almunia, responsabile della politica sulla concorrenza - costituiscono un ingrediente essenziale per il successo e la competitività del settore del trasporto aereo europeo. Garantiscono un'equa concorrenza qualunque sia il modello di business: dalle compagnie di bandiera alle compagnie low-cost e dagli aeroporti regionali ai grandi hub aeroportuali. Il nostro obiettivo è quello di garantire la mobilità dei cittadini europei e nel contempo di preservare un'equa concorrenza tra gli aeroporti e le compagnie aeree». 

Antitrust UE: sono tornate le conferences?

22 febbraio 2014

BRUXELLES – Bocciate l'anno scorso le "conferences" tra i grandi gruppi armatoriali, mentre ancora si discetta sulla legalità o meno del preannunciato P3 Network, la commissione europea sta entrando nel vivo di un'altra procedura antitrust: quella che riguarda "numerose compagnie di trasporto dei containers" che hanno preso l'abitudine di variare i loro prezzi quasi allo stesso tempo e sugli stessi valori.

Sul tema c'è stata anche una riflessione sul recente notiziario di Assagenti, a firma dello studio legale Cuocolo. Viene confermato che nel mirino dell'Antitrust europea ci sono al momento ben 14 compagnie marittime del settore dei containers per il sospetto della commissione che "le compagnie si informino vicendevolmente sulle loro intenzioni riguardo alle tariffe" in termini tali da ipotizzare pratiche "lesive dei principi della concorrenza e degli interessi della clientela".

E' confermato che l'indagine è partita già a novembre del 2013 e che sta andando avanti anche con una serie di audizioni che interessano le compagnie sottoposte all'inchiesta. Probabilmente ci vorranno ancora mesi prima di una sentenza. Che, in caso di condanna, potrebbe erogare sanzioni definite "molto pesanti".

L'indagine dell'Antitrust europea è parallela e ufficialmente del tutto autonoma rispetto a quella che riguarda il consorzio P3 Network. Ma non è affatto difficile ipotizzare che le due cose alla fine possano confluire in un unico binario, almeno sulla linea del principio che sui mari devono essere tutelate sia la libertà di concorrenza, sia quella dei clienti. Specialmente in tempi difficili come quelli dell'attuale interscambio mondiale.

A.F.

SHIPPING Crociere, Clia: «Pronti ad impegnarci in una piattaforma di confronto pan-europea»

Roma - **Ashdown (CLIA Europe)**: «CLIA Europa accoglie positivamente la nuova strategia della Commissione Europea per la crescita e l'occupazione nel turismo marittimo e costiero».

Roma - CLIA Europe, la principale associazione di rappresentanza in Europa del settore delle crociere, comparto che impiega circa 330.000 persone nel vecchio continente, accoglie con favore la nuova strategia per la crescita e l'occupazione nel turismo marittimo e costiero, pubblicata ieri dalla Commissione Europea e finalizzata a sostenere il potenziale del turismo costiero e marittimo quale fattore chiave per la crescita e la creazione di posti di lavoro in tutta Europa. **Robert Ashdown, Segretario Generale di CLIA Europe ha dichiarato: "CLIA Europa accoglie positivamente la nuova strategia della Commissione Europea per la crescita e l'occupazione nel turismo marittimo e costiero pubblicata ieri. Nonostante la difficile situazione economica, il settore delle crociere in Europa ha continuato a crescere, con uno sviluppo forte e sostenibile che siamo pronti a proseguire in futuro. Continueremo a collaborare con la Commissione Europea per valorizzare ulteriormente il potenziale, unico in Europa, del turismo marittimo e delle attività costiere. Insieme**

crediamo di poter rilanciare l'industria del turismo e dare un contributo significativo alla crescita e alla creazione di posti di lavoro in tutta Europa".

"Siamo molto soddisfatti, la Commissione Europea ha riconosciuto l'importante contributo del settore delle crociere alla crescita e all'occupazione in Europa, dove nel 2012 il comparto ha generato spese dirette di 15.5 miliardi di Euro e occupazione per 330.000 persone. E 'stata una delle poche industrie in Europa a crescere durante la crisi economica ". Robert Ashdown, ha quindi concluso: **"CLIA Europe accoglie con particolare favore la creazione di una piattaforma di dialogo paneuropeo che permetterà una stretta collaborazione tra operatori crocieristici, porti, operatori del turismo costiero, della Commissione Europea e Stati membri.**

La cooperazione è la chiave per affrontare le sfide attuali, quali, ad esempio, la necessità di snellire le procedure dei visti, investire in infrastrutture costiere e migliorare le strutture portuali ". Marco Digioia, Direttore Affari Governativi di CLIA Europe, ha dichiarato: "Apprezziamo molto l'impegno della Commissione Europea per sostenere lo sviluppo e la prosperità del turismo marittimo. Siamo convinti che la nuova strategia rafforzerà la posizione dell'Europa quale prima destinazione turistica del mondo, concentrandosi su misure concrete per superare gli ostacoli alla crescita. **In questo senso, attendiamo la prossima revisione del Visa Code da parte della Commissione, che speriamo possa garantire un impatto positivo**". Marco Digioia ha quindi continuato: "CLIA Europe concorda con la Commissione Europea sul fatto che il turismo costiero e marittimo costituisca la spina dorsale dell'economia di molte regioni costiere e che la carenza di infrastrutture nelle zone costiere rappresenti un vincolo.

Gli investimenti in infrastrutture, come i miglioramenti alle connessioni tra i terminal crociera e l'entroterra è fondamentale per migliorare la vivibilità di una

città, non solo per i turisti e può favorire un conseguente impatto positivo sull'economia della regione nel suo complesso. " Marco Digiioia ha così concluso: "Fortemente impegnato nella sostenibilità e nella salvaguardia dell'ambiente incontaminato in mare, il settore delle crociere condivide l'impegno della Commissione verso una crescita sostenibile e spera che questa nuova strategia aiuti il settore a mantenere la sua competitività internazionale, pur continuando a minimizzare l'impatto ambientale".

Sempre più attraenti le portacontainer ad alto tasso di 'reefer'

MSC ha noleggiato, per un periodo di due anni, due navi Panamax dalla capacità nominale di 5.301 TEUs. Le unità, la Sonche Trader e la Choapa Trader, entrambe costruite nel 2009, sono parte della flotta del gruppo tedesco Buss, di Herman Buss, e sono reduci da un noleggio di lungo periodo con la cilena CSAV.

A rendere significativa la notizia del

contratto è tuttavia la rata di noleggio giornaliera: 11.750 dollari (contro una media che, rileva *Tradewinds*, si aggirerebbe oggi tra il 7.000 e gli 8.000), che la compagnia di Aponte avrebbe pagato in virtù dell'elevata capacità reefer delle due navi, le quali dispongono infatti di 1.200 plug (contro le 500 presenti in media su unità di quel size).

Un dettaglio che pare un ulteriore segnale a riprova della crescente attrattività del trasporto refrigerato containerizzato, già rilevata dalla *Reefer Analysis* di Dynamar, pubblicata poche settimane fa, in cui in particolare si evidenziava il passaggio, irreversibile, dei produttori ortofrutticoli dalle tradizionali 'bananiere' alle reefer containership (S2S n.2/2014).

Anche la G6 si adeguerà allo standard delle 18.000 TEUs

La battaglia navale che infuria nel settore dei container non si svolge solo a livello societario, ma anche a colpi di navi sempre più grandi.

La G6, alleanza costituita dai liner

Hapag-Lloyd, NYK Line, OOCL, APL, Hyundai Merchant Marine and MOL, che ha sottoposto alle authority antitrust di Cina e USA una richiesta per poter estendere a livello globale la copertura dei

propri servizi, sarebbe infatti sul punto di ordinare nuove navi da 18.000 TEUs.

Se infatti molti liner stanno tentando di porre in essere contromisure alla P3 riorganizzando la varie alleanze, affinché tutto ciò sia efficace è necessario combattere ad armi pari con Maersk, che dispone già di diverse portacontainer Triple-E da 18.000 TEUs, MSC, che ha unità analoghe in costruzione, e CMA CGM, che opera scafi da 16.000 TEUs. Ma i membri della G6 hanno per il momento a disposizione soltanto unità con una capacità massima di 13.000 TEUs: una situazione inevitabilmente destinata a cambiare, secondo quanto ha dichiarato a Lloyd's List un portavoce di Hapag-Lloyd.

Per coprire un intero loop con navi da 18.000 TEUs, servirebbero due unità per ognuno dei membri dell'alleanza, 4 invece se si pensa ad almeno due servizi con mezzi di questa capacità. Un investimento considerevole (tra i 130 e i 150 milioni di dollari a nave), la cui entità però non può essere usata come deterrente, se la G6 vorrà davvero reggere il passo della P3.

I carrier cinesi si alleano in chiave anti-P3

Accordo di partnership tra COSCO e China Shipping, mentre Evergreen entra nella CKYH

Sullo scacchiere del trasporto internazionale di container le pedine si muovono sempre più velocemente, offrendo un'immagine – per il momento – caleidoscopica, da cui però uscirà il nuovo profilo del settore per i prossimi anni. Inserendosi in realtà nel solco di una tendenza che era già in atto, a dare via alle danze è stata ovviamente la P3: alla mossa dei primi 3 carrier mondiali stanno seguendo ora una serie di risposte, che coinvolgono in particolare i competitor del Far East.

Dalla Cina, i cui armatori nazionali (e statali) fin da subito hanno manifestato forti riserve riguardo la mega-alleanza tra Maersk, MSC e CMA CGM, arriva la prima e più significativa contromisura: COSCO (China Ocean Shipping Company) e China Shipping Group hanno infatti annunciato di aver raggiunto un accordo di partnership per rafforzare la collaborazione e trasformarla da un semplice slot-agreement su alcune rotte – specialmente quelle interne, dove insieme i due gruppi detengono l'80% delle quote di mercato – in un vero e proprio programma di integrazione delle operazioni, che riguarderà soprattutto il trasporto marittimo di container, ma coinvolgerà attività collaterali come la logistica, la cantieristica e le riparazioni navali.

Coscon (COSCO Containere Lines) e CSCL (China Shipping Container Lines), i liner di riferimento dei due gruppi statali cinesi, sono rispettivamente la sesta e la decima compagnia nella classifica mondiale, con il

4,3% e il 3,3% della capacità globale della flotta. Integrando le rispettive operazioni sotto un'unica gestione, si verrebbe di fatto a creare un soggetto in grado di controllare il 7,7% della flotta mondiale, attestandosi al quarto posto della classifica e, quindi, al primo tra le compagnie non aderenti alla P3.

Per ora non si tratta di una vera fusione, ma solo di una partnership operativa, che però coinvolge tutte le attività dei due

gruppi e che, secondo diversi analisti, potrebbe essere propedeutica ad un merger vero e proprio. In particolare la società di consulenza SeaIntel aveva più volte rilevato la 'sensatezza' economica

di una possibile concentrazione tra i due principali carrier cinesi, entrambi in forte difficoltà a causa della crisi dei traffici e contemporaneamente minacciati dall'imminente ingresso sul mercato di un competitor dalla forza mai vista fino ad oggi nella storia dello shipping, ovvero la P3.

La recessione mondiale, che si è abbattuta inevitabilmente sul trasporto di container –

legato ai mercati di consumo occidentali – ha lasciato il segno sui conti dei due liner: nonostante 793 milioni di dollari di entrate, dovute alla dismissione di asset ritenuti non strategici per il gruppo, nell'ultimo trimestre del 2013 COSCO ha registrato una perdita netta di 169 milioni di dollari, mentre nell'intero anno la perdita operativa ha superato quota 1 miliardo di dollari. Non sono andati molto meglio i conti di China Shipping, che nei primi 9 mesi del 2013 ha accumulato perdite per 286 milioni di dollari.

Appare quindi evidente la necessità, per i due armatori della Repubblica Popolare, di correre ai ripari e razionalizzare le proprie attività integrando le rispettive flotte, alla ricerca di quello che ormai è diventato un 'totem' per il settore: le economie di scala, che saranno anche la vera forza della P3, iniziativa che sta facendo letteralmente 'tremare' le gambe dei competitor di Maersk, MSC e CMA CGM. La minaccia è chiara, ed è stata più volte esplicitata proprio da CSCL, tra le più attive al di là della Grande Muraglia nel chiedere alle autorità di Pechino di imporre un divieto alla nascita di questo super-operatore marittimo, che sarebbe in grado – sempre secondo il liner cinese – di abbattere i costi operativi in misura tanto significativa da poter proporre poi noli fuori mercato, non replicabili da nessun'altra compagnia, se non navigando in perdita.

Attualmente il Ministero del Commercio cinese sta valutando la situazione della P3 e la sua conciliabilità con le leggi sulla concorrenza della Repubblica Popolare,

ma è chiaro che la posizione contraria espressa, seppure non esplicitamente, dalla China Shipowners Association (CSA), avrà un peso non indifferente sulla decisione finale, che in ogni caso non arriverà prima del prossimo aprile,

rischiando di far ritardare il debutto della nuova alleanza, previsto originariamente per il secondo trimestre dell'anno (ma più probabilmente, a questo punto, posticipato a luglio).

Non è invece chiaro che effetti avrà questa nuova partnership tra COSCO e China Shipping a livello di alleanze internazionali: mentre CSCL non fa parte di nessuna delle principali sigle – pur avendo stretto nel corso degli anni accordi occasionali con UASC, CMA CGM ed Evergreen su diverse rotte – Coscon fa parte della CKYH (Coscon, K Line, Yang Ming e Hanjin), anche se a questo punto non è detto che le cose siano destinate a restare come sono.

E se non ci sono indizi certi circa un abbandono di COSCO, ora che la compagnia ha deciso di concentrarsi su una più stretta e organica collaborazione col partner comazionale, altrettanto certo è – come anticipato nei giorni scorsi – che gli attuali membri dell'alleanza hanno accolto anche il liner taiwanese Evergreen,

aggiungendo una 'E' alla sigle che, a partire dal prossimo 1° di marzo, diventerà ufficialmente CKYHE (per ora la 'C' di Coscon resta dov'è).

La compagnia delle navi verdi collaborava già con Coscon, K Line, Yang Ming e Hyundai tramite quella che, a partire dal 2011, era stata chiamata Green Alliance (S2S n.47/2011), ma adesso la partnership diventerà ancora più stabile e solida, riguardando innanzitutto i traffici tra Asia ed Europa, compreso il Mediterraneo: saranno 6 i servizi tra Far East e Nord Europa, e 4 quelli tra Asia e Mediterraneo, interessati inizialmente dall'accordo, che poi potrà estendersi ulteriormente, "con l'obbiettivo – hanno dichiarato i liner in una nota – di migliorare l'efficienza dei servizi e la copertura geografica dell'offerta di collegamenti marittimi, oltre a ridurre i consumi di carburante, tramite la pratica dello "slow-eco steaming" e quindi le emissioni di CO2".

In attesa di ulteriori mosse, è quindi lecito pensare che Evergreen sia stata imbarcata proprio per compensare un'eventuale futura uscita dall'alleanza di COSCO, qualora la compagnia cinese decidesse di 'liberarsi le mani' per concentrarsi esclusivamente sulla partnership con CSCL.

Suez, navi in transito in flessione del 3,6%

Genova - Nel 2013 il canale di Suez è stato attraversato da 16.596 navi, il 3,6% in meno rispetto all'anno precedente.

Genova - Nel 2013 il canale di Suez è stato attraversato da 16.596 navi, il 3,6% in meno rispetto all'anno precedente. **Il tonnellaggio netto delle navi ha registrato una flessione dell'1,4% a 915,5 milioni di tonnellate.** Le merci sono cresciute del 2% 754,5 milioni di tonnellate, di cui 387,9 milioni di tonnellate (+0,4%) southbound e 366,6 milioni di tonnellate (+3,7%) northbound. Il petrolio ed i prodotti petroliferi sono cresciuti del 6,4% a 153,5 milioni di tonnellate. Per il solo petrolio grezzo la crescita è stata del 9,3% a 75,2 milioni di tonnellate.

SHIPPING Nuovo accordo fra Cosco e China Shipping

Pechino - L'intesa riguarda i settori di attività: dallo shipping alle attività terminalistiche, dalla logistica alle costruzioni e riparazioni navali.

Pechino - **China Ocean Shipping (Group) Company e China Shipping (Group) Company hanno firmato un accordo di collaborazione** che riguarda tutti i loro settori di attività, dallo shipping alle attività terminalistiche, dalla logistica alle costruzioni e riparazioni navali. Dall'ottobre del 2012 le due compagnie di linea container Cosco Container Lines e China Shipping Container Lines hanno già avviato uno "slot charter agreement" per i servizi di cabotaggio domestici, nei quali controllano assieme circa l'80% del mercato.

Il nuovo accordo potrebbe ora determinare nuove strategie anche nei trasporti oceanici nell'ambito dei diversi consorzi di appartenenza, che vede da un lato la partecipazione di Cosco all'alleanza asiatica Ckyh con "K Line", Yang Ming ed Hanjin, mentre China Shipping utilizza diverse partnership,

sia di vessel sharing che di slot exchange. Sia Cosco che China Shipping sono membri della China Shipowners' Association, che ha preso pubblicamente posizione sia in Cina che negli Stati Uniti (presso la Federal Maritime Commission) ed in Europa contro il progetto di alleanza P3 fra Maersk Line, Cma-Cgm e Mediterranean Shipping Co.

“Keep your friends close, but your enemies closer”

- Michael Corleone, Godfather Part II (1974)

The CKYH carriers will team up with Evergreen on the Far East-Europe trade from mid-April, as carrier alliances continue to evolve on the main liner trades in 2014. The formation of the new alliance, which will be dubbed the 'CKYHE', was announced on 20 February and follows the launch of the P3 alliance and the expansion of the G6 cooperation to the FE-USWC and Transatlantic trades.

CKYH and Evergreen already exchange slots on their Far East-Europe services under an arrangement agreed in December 2011 and implemented since April 2012. Their present services, which cover six FE-North Europe strings and four FE-Mediterranean strings, will be retained with adjustments to the port rotations on several affected strings. These strings will be upgraded over the course of 2014, as ten additional 13,200-13,800 teu ships are delivered for COSCO and Evergreen, replacing current tonnage of 8,200-8,500 teu.

There is however no provision in the CKYHE for CSCL at the moment, despite the signing of a strategic cooperation agreement between COSCO and China Shipping on 13 February. As it stands currently, CSCL would continue its loose FE-Europe partnership with UASC on one side and Zim on the other side, while maintaining individual slot exchange arrangements with various CKYHE carriers. However, CSCL and UASC are the only carriers outside of the P3 to have

ordered 18,000 teu ships so far, and their inclusion into one of the mega-Alliances in the future cannot be ruled out.

Although the three mega-Alliance groupings are expected to control 89% of the trade capacity, the individual carriers will continue to compete with each other within their respective alliances.

The enlarged CKYHE will raise its capacity share on the FE-Europe trade from 17% to 23% with the inclusion of Evergreen's current operated capacity.

In terms of frequency, the CKYHE's six weekly sailings to North Europe compares favourably with the G6's five weekly sailings and P3's planned eight weekly sailings (to be cut from nine sailings currently but without any reduction in weekly capacity due to the deployment of larger ships).

The CKYHE's four weekly sailings to the Mediterranean also compare well against the single weekly sailing offered by the G6 carriers (with a second service offered via transshipment at Port Said), and the five planned weekly sailings by the P3 (also to be cut from six sailings currently but with only a minimal reduction in overall capacity).