



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

24 MARZO 2014

Lupi: «Adesso basta, taglio le Autorità portuali»

Roma - «Per prima cosa vogliamo ridurre le Autorità portuali tutto il sistema che gira intorno, perché 24 sono troppe. Oggi andare avanti così è insostenibile». Così in un tweet il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi a proposito della riforma delle Authority

Roma - «Per prima cosa vogliamo ridurre le Autorità portuali e tutto il sistema che gira intorno, perché 24 sono troppe. Oggi andare avanti così è insostenibile». Così in un tweet il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi a proposito della riforma delle Authority.

In questo modo Lupi conferma la sua intenzione di andare avanti - nonostante il cambio di governo - nel suo progetto di ristrutturazione del settore portuale italiano. In particolare, già a ottobre dello scorso anno, proprio in occasione dell'assemblea di Assoorti (l'associazione delle Authority italiane) il ministro aveva annunciato una drastica riforma per decreti.

L'ipotesi, più o meno osteggiata da ampi settori della portualità, si scontra con le intenzioni del Senato, che ormai da più di dieci anni ha in cantiere una riforma dell'attuale legge 84/94, che tuttavia, a forza di mediazioni, rischia - se mai sarà realmente licenziata dal Parlamento - di essere un modesto maquillage della norma esistente.

Questo nonostante le categorie imprenditoriali - ad esempio: Assiteminal, uscita allo scoperto la scorsa settimana - abbiano invocato un impegno in

questo senso, chiedendo tra l'altro, più che litigare sulla governance, norme in grado di fluidificare l'attività di tutte le aziende che operano nel perimetro dei porti.

Traffici in calo e litigi: il lento tramonto di Napoli

Napoli - Un 2014 pesante quello che si profila per il porto di Napoli. Da un anno in gestione commissariale, dilaniato da beghe e ricorsi, soffocato dalla burocrazia, è ormai in caduta libera. Perde sul traffico crocieristico, da sempre il suo piatto forte, passando dal terzo al quarto posto nel panorama nazionale

Napoli - Un 2014 pesante quello che si profila per il porto di Napoli. Da un anno in gestione commissariale, dilaniato da beghe e ricorsi, soffocato dalla burocrazia, è ormai in caduta libera. Perde sul traffico crocieristico, da sempre il suo piatto forte, passando dal terzo al quarto posto nel panorama nazionale (tallonato da Genova) con 930mila passeggeri contro il milione 175.033 con cui ha chiuso il 2013 e tornando sotto la soglia del milione dopo aver raggiunto e superato, negli anni scorsi, il milione e duecentocinquantamila crocieristi. Perde sul traffico containers visto

l'annunciato abbandono, a partire da maggio, delle navi containers da parte di Cosco e delle compagnie aderenti all'alleanza MD3, almeno 110mila teu che vanno ad aggiungersi ai 50mila teu e alla perdita di 130/140 approdi annui della genovese Ignazio Messina che, lo scorso anno, ha traslocato a Salerno sempre per le stesse motivazioni: i fondali mai adeguati e un terminal, quello di levante, promesso quindici anni fa ed ancora al palo. Napoli però, perde soprattutto in credibilità all'esterno ed in fiducia all'interno.

Nel frattempo si cerca di trovare i colpevoli, un esercizio quasi d'obbligo in questi casi perché si vuole capire chi o che cosa stia facendo precipitare lo scalo partenopeo. Certo, la precarietà della governance, bloccata da oltre un anno da una reggenza commissariale, gioca un ruolo di primo piano, sbalottata com'è da un gioco di potere tra i partiti in cui nessuno vuole rinunciare al proprio uomo. Un gioco perverso che immobilizza anche lo stesso ministro Lupi, incapace di far quadrare le richieste dei partiti e quindi di prendere una decisione. Lo stesso presidente della Regione, Stefano Caldoro, sul problema porto definisce il governo troppo debole ed immobile. L'effetto inevitabile è la paralisi devastante dal momento che soldi ed infrastrutture indispensabili per conservarsi il traffico ed acquisirne di nuovo sono bloccati da anni (almeno 15 per la realizzazione della darsena di levante) mentre in tutto il mondo banchine, terminal e fondali si stanno adeguando alle dimensioni di navi sempre più gigantesche. A questo punto viene da chiedersi: è colpa solo della politica, delle beghe interne ed esterne all'Authority che sconfinano talvolta con l'ostruzionismo, della città indubbiamente difficile? Sul banco degli imputati viene messa spesso la burocrazia (ma questo vale per tutti i porti italiani) che gioca un ruolo certamente primario nei ritardi e nella realizzazione delle opere, ma è onesto dire che nemmeno la classe imprenditoriale partenopea è immune da colpe, tesa com'è da sempre, a difendere i propri interessi, mai pronta a fare sistema, a collaborare per il bene di tutti e non esclusivamente per il proprio.

L'ammiraglio Felicio Angrisano nominato commissario per tre mesi e oggi in prorogatio per altri sei mesi ammette di aver trovato una situazione più difficile di quanto pensasse. E la riprova è nel fatto di non aver ancora firmato il decreto di proroga per altri sei mesi: per accettare vuole prima avere la garanzia che tutte le

Porti: a Palermo Cannatella riconfermato commissario Autorità

Decreto firmato da ministro Infrastrutture Lupi

22 marzo, 12:10

(ANSA) - PALERMO, 21 MAR - Il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, è stato riconfermato alla guida dell'ente, con decreto di nomina a commissario straordinario, firmato oggi dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi.

"Fin dal primo giorno - ha commentato Cannatella - mi sono impegnato senza tenere conto della scadenza del mio incarico per dare prospettiva al complesso lavoro portuale. Qui ho trovato una struttura vitale e insieme continueremo a collaborare perché il porto di Palermo possa aumentare i numeri relativi ai traffici di passeggeri e merci". "Di pari passo - ha spiegato - l'attenzione sarà focalizzata su ammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture, sempre nel rispetto dei criteri di trasparenza ed efficacia di azione, indispensabili per raggiungere concreti obiettivi che permettano all'Autorità portuale di proseguire sulla via del rilancio, in termini di investimenti e di appeal economico-commerciale". (ANSA).

Da Livorno il rilancio a Miami sulle crociere e nel comparto entra anche Savino del Bene

22 marzo 2014 |

Già dalla stagione in corso segnali di importanti ritorni mentre per il 2015 la “porta della Toscana sul mare” si presenterà con nuovi contratti – Il “sondaggio” di MSC e il tema dei costi – Riflessi in corso per l'intervento dell'Antitrust sulla Porto 2000

PICCINI.

LIVORNO – I risultati della trasferta in forze a Miami dell'Autorità portuale labronica e dei vertici della Porto 2000 sono stati oggetto di un incontro a Palazzo Rosciano nel quale hanno parlato il segretario generale dell'Authority Massimo Provinciali e il presidente della Porto 2000 Roberto Piccini.

Notata – perché particolarmente significativa – la presenza all'incontro di Fabio Casagni e Danilo Varese della Savino Del Bene, che per la prima volta hanno portato il marchio del grande operatore della logistica nello stand livornese a Miami, grazie all'accordo siglato con la Porto 2000 per la logistica alle navi passeggeri.

E lo stesso Fabio Casagni, responsabile del comparto labronico della Savino del Bene, ha voluto brevemente ricordare quanto l'azienda fiorentina – ma da tempo ormai a grande valenza internazionale – ha investito su Livorno e quanto intende ulteriormente fare per allargare il proprio business ai servizi delle crociere: tanto da aver sviluppato anche una apposita branca, la Global Logistics Cruise & Marine Solution di cui è coordinatore Danilo Varese. E nei prossimi giorni – è stato ribadito – ci sarà un primo incontro con gli operativi del gruppo Royal Caribbean per concretare offerte e reciproci impegni.

Sia Provinciali che Piccini, parlando degli incontri a Miami, hanno sottolineato come la presenza al primo salone delle crociere al mondo, supportata dalla stessa Regione Toscana con un finanziamento di 50 mila euro nel quadro dello sviluppo del turismo, abbia consentito al porto di verificare il grande interesse delle principali compagnie delle crociere per il ritorno nel Mediterraneo del 2015. Nello stand livornese anche i porti di Piombino e Portoferraio, con un ambizioso progetto che ha coinvolto i vari brand tipo le Strade del Vino, l'isola d'Elba per l'anniversario napoleonico, e una serie di giornate, a cominciare dal prossimo 27 luglio, dedicate a Bolgheri tra storia, natura ed enogastronomia. Coinvolto anche il teatro Goldoni con 5 serate speciali per gli amanti della grande musica.

Nella sostanza: il 2013 ha segnato per Livorno il consuntivo più basso degli ultimi anni sia per la congiuntura internazionale sfavorevole sia per l'ingresso sul mercato di un aggressivo competitore (La Spezia); ma per il 2015 l'annunciato ritorno in forze delle principali compagnie sul Mediterraneo, la disponibilità di accosti certi (con l'ordinanza congiunta di Capitaneria e Authority e con l'aggiunta all'Alto Fondale della banchina nord del Molo Italia finalmente dragata) e i servizi fortemente migliorati grazie al raddoppio della stazione passeggeri all'Alto Fondale e all'impegno della Savino Del Bene, consentiranno a Livorno di tornare ad essere l'auspicata “porta della Toscana sul mare”. Due gli accordi già sottoscritti per il 2015, ma che avranno buone ricadute anche nella stagione appena iniziata: con la Norwegian Cruise Line per 6 anni (3+3) per almeno 150 mila passeggeri all'anno e con il gruppo Carnival (accordo di 6 anni) per 10 nuovi scali di “home port” della consociata Costa



Crociere con la nave Costa Neo-Riviera già nei prossimi mesi, più 3 scali della Costa Luminosa da 3 mila passeggeri l'uno, più almeno uno scalo di Costa Deliziosa (3 mila passeggeri). Altre dimostrazioni di interesse per Livorno, riferite da Piccini, la Viking, che ad oggi opera specialmente sulle crociere fluviali ma guarda anche al Mediterraneo; e la Disney Cruise, che a La Spezia sta un po' strettina ed ha allungato i propri sensori sull'Alto Fondale. Last but not least, come si è detto a Miami, c'è stato lo scalo-sondaggio di MSC con la sua ammiraglia "Splendida"; uno scalo con un ottimo risultato, compresa la soddisfazione dei circa 4 mila turisti sbarcati pochi giorni fa. E con la promessa dei vertici della compagnia di voler riprendere in considerazione Livorno come home port "se ci sarà l'impegno delle istituzioni sui servizi e sui costi" (il che, tradotto da Piccini, ha voluto dire se ci sarà modo di far risparmiare le navi sui costi del rimorchio e del pilotaggio). In sostanza, offerte che aspettano le contro-offerte: ma che hanno almeno aperto prospettive di rilancio dopo una stagione "no" nel 2013 e una stagione 2014 che si presenta per Livorno di passaggio, sia pure con alcuni miglioramenti già acquisiti.

La conferenza stampa di Provinciali e Piccini è stata anche l'occasione per chiedere chiarimenti sulla recente comunicazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Antitrust) sui servizi e sulle concessioni della Porto 2000. Provinciali ha ribadito quanto già detto in precedenza anche su queste colonne: nessuna imposizione da parte dell'Antitrust, solo "consigli", peraltro su temi già avviati come la privatizzazione (che Provinciali ritiene possa essere conclusa entro l'anno). Sui servizi svolti dalla Porto 2000 Provinciali ha rilevato che quanto scritto dall'Antitrust si rapporta a indirizzi nazionali che coinvolgono direttamente il ministero delle Infrastrutture, al quale comunque l'Authority ha prontamente girato la nota della stessa Antitrust. E ironizzando sul giudizio di coloro che hanno interpretato la nota dell'Antitrust come dirompente nei confronti della Porto 2000 ha detto che alla fine la montagna ha partorito un topolino, per le ricadute dirette pressoché nulle sull'operatività immediata del comparto. Un giudizio sul quale peraltro gli operatori che hanno chiesto l'intervento dell'Antitrust non sembrano affatto concordare, tanto da aver subito avviato una serie di comunicazioni alla stessa Autorità portuale sul loro diritto a contrattare direttamente i servizi alle navi da crociere con i concessionari delle banchine loro assegnate, tagliando fuori la Porto 2000. E si apre così un nuovo capitolo nella guerra tutta livornese per il business delle crociere.

A.F.

La Calabria entra nelle rotte di Costa Crociere

Reggio Calabria - La Calabria diventa una nuova destinazione crocieristica con Costa Crociere. A partire da settembre 2014 e per tutto il 2015 la compagnia italiana effettuerà in totale 18 scali con 3 navi nei porti di Reggio Calabria, Crotona e Corigliano Calabro

Reggio Calabria - La Calabria diventa una nuova destinazione crocieristica con Costa Crociere. A partire da settembre 2014 e per tutto il 2015 la compagnia italiana effettuerà in totale 18 scali con 3 navi nei porti di Reggio Calabria, Crotona e Corigliano Calabro.

In particolare "Costa neoRomanica" (56 mila tonnellate di stazza e 789 cabine) e "Costa neoRiviera" (48.200 tonnellate di stazza e 624 cabine) effettueranno in totale nove scali a Reggio Calabria, mentre "Costa neoClassica" (53.000 tonnellate, 654 cabine) farà cinque scali a Crotona e quattro a Corigliano Calabro.

Questa importante novità è stata presentata oggi a Reggio Calabria da Giuseppe Scopelliti, presidente della Regione Calabria e Carlo Schiavon, direttore commerciale e marketing per l'Italia di Costa Crociere.

Tutte e tre le navi Costa che arriveranno in Calabria offriranno il prodotto Costa neoCollection, un nuovo stile di viaggio per mare, lanciato quest'anno da Costa Crociere e caratterizzato da un ritmo più lento, maggiore flessibilità e più tempo a disposizione, navi più piccole e itinerari fuori dalle rotte comuni, con lunghe soste in porto, che permettono la scoperta di luoghi, storia e tradizioni,

grande attenzione alle proposte gastronomiche locali.

La flotta di Costa Crociere è la più grande in Europa: composta da un totale di 14 navi, tutte battenti bandiera italiana, più una nuova nave in consegna nell'ottobre 2014. Costa è certificata dal RINA con il BEST4, sistema di certificazioni volontarie in materia di responsabilità sociale (SA 8000 del 2008), ambiente (UNI EN ISO 14001 del 2004), sicurezza (OHSAS 18001 del 2007) e qualità (UNI EN ISO 9001 del 2008). Tutte le navi della flotta Costa hanno inoltre ricevuto la notazione "Green Star" del RINA che attesta il rispetto dei più alti standard in materia di protezione ambientale.

L'industria delle crociere chiede collaborazione tra enti

Roma - CLIA Europe: «Necessaria una collaborazione reale tra enti regolatori e industria al fine di supportare il turismo costale e marittimo europeo».

Roma - CLIA Europe, l'associazione che rappresenta l'industria europea delle crociere, ha preso di recente parte alla High Level Conference di Atene, intervenendo sulla Strategia per la crescita e l'occupazione nel settore del turismo marittimo e costale redatta dalla Commissione Europea. Kyriakos Anastasiadis, CEO di Louis Cruises e membro del comitato esecutivo di CLIA Europe, ha preso parte al panel pomeridiano sul tema Sostenibilità e dialogo tra gli Stakeholder del turismo costale e marittimo, richiamando l'attenzione sulla necessità di creare una piattaforma di dialogo paneuropea che permetta una più stretta collaborazione tra operatori di crociere, porti, autorità locali e stakeholder del turismo costale. "Esiste un gran bisogno di instaurare un dialogo paneuropeo, in cui i governi e

i decisori locali includano gli operatori dei servizi nei processi legislativi. **Questo dialogo fornirebbe agli enti regolatori un grande supporto nella definizione di leggi più efficaci così come nel rafforzamento dei relativi processi d'implementazione.**" ha dichiarato **Anastasiadis**. Anastasiadis ha inoltre riconfermato l'impegno dell'industria delle crociere nei processi di sostenibilità, sottolineando la necessità di assegnare uguale importanza agli aspetti ambientale, sociale ed economico. In questo senso, ha inoltre sottolineato l'urgenza di applicare gli esistenti requisiti europei sugli impianti portuali per

lo smaltimento dei rifiuti. Il fallimento nell'applicazione di queste regole non solo è di ostacolo ai processi di gestione dei rifiuti ma è anche causa di un incremento dei costi per gli operatori. In riferimento al passaggio verso l'uso di carburante a bassa concentrazione di zolfo, Anastassiadis si è rivolto alla UE, auspicando che possa trovare il modo per raggiungere un maggior grado di sincronizzazione rispetto al resto del mondo, attraverso l'**Organizzazione Marittima Internazionale**. Il tutto con lo scopo di evitare una concorrenza dannosa all'interno dell'industria europea delle crociere e quindi anche dell'economia europea. Anastassiadis ha concluso dicendo: "E' necessaria una reale collaborazione tra enti regolatori e operatori del settore. Se riusciremo a fare in modo che ciò accada, saremo in grado di progredire verso una crescita economica e sostenibile ad un passo ancor più accelerato."

Assoportri: Eurostat ha dati vecchi

22 marzo 2014 |

ROMA – “Diciamolo una volta per tutte: – sottolinea il presidente di Assoportri Pasqualino Monti – Non è vero che la portualità italiana è emarginata, una sorta di figlio di un dio minore della portualità europea.

La portualità italiana presenta eccellenze continentali, nel traffico di transhipment dei container, nelle crociere, nelle autostrade del mare, nella produttività”. La pubblicazione del rapporto Eurostat e le interpretazioni che di questo rapporto sono state immediatamente date, non riflettono quindi la realtà”.

Nella sua nota, il presidente di Assoportri fa una considerazione di base: i dati del rapporto Eurostat sono superati. Nel 2013 il traffico container è cresciuto del 5,7% nei porti italiani, quello dei passeggeri su navi da crociera del 5,1% avvicinandosi al record storico, i terminal di transhipment container sono in forte sviluppo (dal più 12% di Cagliari al più 14% di Gioia Tauro), e, dulcis in fundo, il porto di Trieste occupa la decima posizione nella top-ten europea.

Le carte geografiche prodotte da Eurostat – dice Monti – non hanno un senso economico specie per un paese come l'Italia che complessivamente si colloca al terzo posto in Europa per traffico marittimo e che ha storicamente un'offerta portuale diversificata rispetto agli altri paesi europei. Forse sarebbe il caso, una volta per tutte anche in sede europea – sottolinea Monti – chiedersi i perché anche di questa parcellizzazione. Forse perché il nostro paese ha una struttura orografica ben diversa da Francia e Germania, forse perché al contrario di quanto accade in Francia, in Germania o in Spagna, la produzione industriale in Italia è sparsa su centinaia di siti talora difficilmente raggiungibili via terra.

“Quando si leggono i dati Eurostat – prosegue il presidente Assoportri – queste considerazioni vanno tenute a mente. Delle statistiche va fatto comunque tesoro per ribadire che senza una regia di sistema è grottesco parlare di porti non competitivi. I porti oggi sono competitivi se alle spalle hanno reti viarie e ferroviarie efficienti. Se hanno infrastrutture adeguate ai trend dei nuovi traffici, se hanno fondali in grado di accogliere le navi giganti che ormai dominano l'interscambio mondiale, se sono in grado di investire tempestivamente, se non sono martoriati dagli adempimenti burocratici, se sono in grado di attirare investitori internazionali”.

“Assoportri – conclude Monti – su questa linea del fronte c'è. Da mesi chiede con forza che le cose cambino, che le norme siano adeguate al livello della sfida internazionale in atto. E di certo non alza oggi, meno che mai, bandiera bianca. La piattaforma logistica del Mediterraneo esiste, i tempi per cambiare passo sono estremamente stretti e finalmente il lavoro in stretta sinergia fra Governo e Parlamento sembra creare le condizioni per produrre in tempi brevi quelle linee guida di innovazione in grado di rendere i porti più efficienti e competitivi”.

Da parte sua il presidente di Federagenti Michele Pappalardo ha aggiunto che: “Ha ragione il presidente Monti quando dice che il traffico del 2013 è cresciuto (in molti casi più per l'abilità degli operatori marittimi che per l'abilità di gran parte della nostra classe dirigente) e che bisogna tener conto della parcellizzazione dei nostri porti causa la natura orografica del nostro paese (ma noi non abbiamo fatto nulla da decenni per risolvere il problema). Ed ha ragione il presidente Merlo quando protesta che i dati della sua Genova sono sottostimati ed è vero che le statistiche relative al 2012 sulla portualità europea sono impietose per i porti italiani e forse non riflettono il reale stato di salute e l'effettivo ruolo di molti dei nostri scali. Perché si continua a comparare realtà non omogenee e a dimenticare ad esempio che in taluni settori, come il traffico di transhipment ed il traffico crocieristico, l'Italia comunque mantiene una leadership europea (anche se ovviamente si potrebbe fare tanto di più). Ma quei dati rigidamente statistici e massificati ci dicono anche che l'Italia dei porti rischia davvero di affondare. E' vero che non è tutto così, ma potrebbe esserlo a breve se non si interverrà in tempi rapidi ridimensionando ed annullando dove possibile soprattutto quei vincoli burocratici che impediscono alla naturale piattaforma logistica del Mediterraneo (Mare Nostrum) di attirare quei traffici che solo per nostra colpa ci passano davanti senza fermarsi”.

Porti: Merlo, Eurostat sbaglia e penalizza Genova

Errore non può essere sottaciuto e ignorata

(ANSA) - GENOVA, 19 MAR - Il presidente di **Autorità Portuale di Genova**, **Luigi Merlo**, si dice sconcertato dal quadro che emerge dal rapporto Eurostat reso noto ieri che indica Genova al 16/mo posto nella classifica dei principali porti europei, con un traffico nel 2012 di 1,5 milioni di Container.

"Condivido quanto espresso da Assoport - spiega Merlo in una nota - ma aggiungo che vorrei sapere quanto costa e da chi viene pagato uno studio che oltre essere datato è clamorosamente sbagliato.

Basti pensare al porto di Genova prosegue il presidente dell'Ap - che nel 2012 ha ottenuto il suo record storico nella movimentazione dei container superando i 2 milioni, mentre gliene vengono attribuiti solo 1 milione 500 mila. C'è da domandarsi quale attendibilità possano avere realtà che commettano errori così clamorosi".

Merlo attende l'immediata correzione dell'errore e si dice pronto a verificare il modo migliorare per tutelare il porto di Genova in tutte le sedi. "Una tale superficialità e una analisi compiuta su dati sbagliati che può avere effetti sul mercato non può essere sottaciuta e ignorata. Mi auguro - conclude Merlo - che anche il Governo assuma una posizione netta e forte e di censura nei confronti di chi ha elaborato lo studio".

Battezzata “Ever Loyal” la diciottesima L-type

22 marzo 2014 |

La cerimonia al cantiere Samsung – Già in linea sul Golfo Persico

TAIPEI – Entrano in servizio a ripetizione le unità del gruppo Evergreen appartenenti alla linea delle L-type. Nei giorni scorsi c'è stata la cerimonia di battesimo della “Ever Loyal”, la diciottesima unità costruita da Samsung Heavy secondo le specifiche comuni alle altre che l'hanno preceduta: 334,8 metri di lunghezza, 45,8 metri di larghezza massima, pescaggio di 14,20 metri e portata di 8.452 teu, con 942 prese per containers reefer.

La cerimonia è stata officiata da Mr. Raymond Lin, vicepresidente del gruppo. Il taglio della fune con la bottiglia augurale è stato affidato alla signora Lin-An Hsieh, responsabile degli affari medici del gruppo, che ha augurato alla nave venti favorevoli e viaggi in sicurezza secondo l'antica formula.

Nel suo intervento, Raymond Lin ha ricordato che oggi le L-type sono la maggior parte del programma di rinnovamento della flotta. Grazie al disegno innovativo e all'efficienza generale i consumi di carburante e l'inquinamento sono stati drasticamente ridotti e la compagnia continua a sostituire con le nuove unità quelle meno recenti, nella volontà di rendere il trasporto marittimo sempre più ecologico. “Ever Loyal”, che può navigare a una velocità operativa di 24,5 nodi, è stata destinata alla linea tra il Far East e il Golfo Persico, in sostituzione di un'unità meno recente.

Come noto, il programma di rinnovamento della flotta Evergreen è cominciato nel 2010 con l'impegno per trenta L-type più altre cinque 8.800 e altre dieci da 13.800 da charterizzare. Sulla base della crescente richiesta di stiva sono stati stretti accordi per ulteriori dieci unità da 14 mila teu da charterizzare.

Dagli Stati Uniti semaforo verde all'alleanza P3

Genova - Gli Stati Uniti hanno dato il permesso all'alleanza P3 per operare a partire da lunedì 24 marzo.

Genova - Gli Stati Uniti hanno dato il permesso all'alleanza P3 per operare a partire da lunedì 24 marzo. Il via libera è arrivato dalla **Federal maritime commission (Fmc)**, l'agenzia del governo federale che regola il traffico oceanico internazionale dei porti statunitensi. **Il presidente di Fmc, Mario Cordero, ha però specificato che l'alleanza continuerà a essere monitorata per avere «informazioni puntuali e significative per intervenire rapidamente se dovesse essere necessario».**

Superata la diffidenza americana, le tre compagnie che formano l'alleanza, ossia Maersk, Msc e Cma-Cgm, dovranno adesso superare altri due passaggi decisivi con le autorità rispettivamente dell'Unione europea e della Cina. **Il via libero cinese non arriverà però prima del prossimo giugno.** E le tre compagnie europee non avranno vita facile. La Cina considera il trasporto marittimo strategico per

il proprio sviluppo economico. A Pechino è forte il timore di dover dipendere da navi straniere per trasportare le proprie merci. A pesare è anche la forte lobby delle compagnie marittime cinesi che ha già fatto pesare la propria influenza contro la mega-flotta della compagnia mineraria **Vale. Ancora oggi le navi da 400.000 tonnellate di porta di Vale non possono entrare nei porti cinesi.** L'associazione degli armatori cinesi (Csa) ha preso posizione nei giorni scorsi anche contro l'alleanza P3. Anche la corrispondente associazione degli armatori della Corea del Sud (Ksa) si è associata

alle accuse della Csa sul rischio che la P3 abbia una posizione dominante soprattutto sulle rotte fra Asia e Europa, dove avrebbe quasi il 50% della capacità disponibile, contro il 30% massimo consentito.

In Europa a opporsi alla P3 è stato nei giorni scorsi il Global Shippers Forum (Gsf), associazione internazionale di operatori logistici secondo cui l'alleanza violerebbe le norme europee sulla concorrenza. Per questo il Gsf ha fatto ricorso all'autorità per la concorrenza della Commissione europea. «Il timore maggiore - ha detto il segretario generale di Gsf, Chris Welsh - è l'impatto sul mercato che potrebbe avere l'alleanza P3. Se la P3 operasse nella sua forma attuale verrebbero cambiati la struttura dei mercati per il trasporto dei container che servono l'Unione europea e i commerci globali. Potrebbe essere cancellata la concorrenza».

La nascita della P3 ha già cominciato a modificare la struttura del mercato del trasporto marittimo di container. Come conseguenza è nata un'altra alleanza, la G6, che comprende Nyk, Hapag-Lloyd, Oocl (ex-Grand Alliance) e Apl, Hyundai e Mol (ex New World Alliance) e che è anch'essa in attesa dell'approvazione da parte della Fmc statunitense. Un'altra alleanza, la Ckyh (Cosco, K-line, Yang Ming, Hanjin) si è recentemente allargata includendo la compagnia taiwanese Evergreen e diventando Ckyhe.

Alcune compagnie sono per il momento rimaste fuori da queste alleanze. **China Shipping ha però stretto i legami con Uasc per l'acquisto di nuove**

alle accuse della Csa sul rischio che la P3 abbia una posizione dominante soprattutto sulle rotte fra Asia e Europa, dove avrebbe quasi il 50% della capacità disponibile, contro il 30% massimo consentito.

In Europa a opporsi alla P3 è stato nei giorni scorsi il Global Shippers Forum (Gsf), associazione

internazionale di operatori logistici secondo cui l'alleanza violerebbe le norme europee sulla concorrenza. Per questo il Gsf ha fatto ricorso all'autorità per la concorrenza della Commissione europea. «Il timore maggiore - ha detto il segretario generale di Gsf, Chris Welsh - è l'impatto sul mercato che potrebbe avere l'alleanza P3. Se la P3 operasse nella sua forma attuale verrebbero cambiati la struttura dei mercati per il trasporto dei container che servono l'Unione europea e i commerci globali. Potrebbe essere cancellata la concorrenza».

La nascita della P3 ha già cominciato a modificare la struttura del mercato del trasporto marittimo di container. Come conseguenza è nata un'altra alleanza, la G6, che comprende Nyk, Hapag-Lloyd, Oocl (ex-Grand Alliance) e Apl, Hyundai e Mol (ex New World Alliance) e che è anch'essa in attesa dell'approvazione da parte della Fmc statunitense. Un'altra alleanza, la Ckyh (Cosco, K-line, Yang Ming, Hanjin) si è recentemente allargata includendo la compagnia taiwanese Evergreen e diventando Ckyhe.

Alcune compagnie sono per il momento rimaste fuori da queste alleanze. **China Shipping ha però stretto i legami con Uasc per l'acquisto di nuove**

portacontainer da 18.000-19.000 teuche verranno utilizzate in un servizio congiunto. Sempre China Shipping ha firmato un'accordo di collaborazione con la cugina Cosco, che per il momento sembra riguardare non il container, ma altri rami d'attività dei due gruppi.

La sudcoreana Fair Trade Commission chiede all'antitrust cinese di collaborare all'esame della P3 Network

La Korea Shipowners' Association ha invitato l'autorità a prendere atto dell'impatto negativo dell'alleanza armatoriale sulla concorrenza

La stampa sudcoreana ha reso noto che la Fair Trade Commission (FTC), l'autorità antitrust nazionale, ha inviato una lettera all'omologa authority cinese proponendo una cooperazione nella valutazione del progetto di alleanza P3 Network tra gli armatori Maersk Line, Mediterranean Shipping Company (MSC) e CMA CGM, che sono i tre leader del mercato del trasporto marittimo di linea, progetto che è stato approvato nei giorni scorsi dalla statunitense Federal Maritime Commission (del 21 marzo 2014).

Nei giorni scorsi la Korea Shipowners' Association (KSA) ha sollecitato la Fair Trade Commission a prendere atto dell'impatto negativo che la P3 Network avrebbe sul mercato marittimo internazionale e sulla concorrenza. (44)

How long will the new carrier alliances last?

The FMC's majority vote last week to approve the P3 partnership paves the way for Maersk, MSC and CMA CGM to start their operational alliance on the East-West trades. The P3 partnership still needs approvals from Chinese and European regulators to become fully effective, which are expected to be granted by the middle of this year.

The three main East-West carrier alliances, comprising the P3, CKYHE and G6, are therefore expected to be fully operational by mid-year. It will pit the 14 carriers involved in the three alliances against each other and three other independent carriers (CSCL, UASC and Zim) on the East-West trades. This development marks the biggest shift in the global liner shipping alliances since 1996, when the first set of the global shipping alliances were formed.

Carrier poolings in the container trades date back to 1967 when six European liner companies launched the 'Atlantic Container Line' (ACL) after two years of gestation while several UK shipping companies teamed up within OCL and ACT to operate on the Europe-Australia trade. The containerization of the Europe-Far East trade in 1972 was also accompanied by the formation of two rival pools, 'Trio' and 'ScanDutch', which dominated this trade for the two decades of their existence.

These carrier groupings have evolved over time from tightly knit arrangements to loose alliance agreements of a less permanent nature, with significant shifts in their composition in the last four decades (see chart). These shifts were driven by carrier consolidation, exits and bankruptcies as well as changes in carriers' allegiance - factors which will determine the fate and longevity of the new alliances that is currently taking shape.

The FMC's approval of the P3 alliance was passed with a 4-1 majority vote, with the sole dissenting vote from commissioner Richard A. Lidinsky, Jr., who opposed the agreement on the grounds that it sets a dangerous precedent as regulatory authorities are "hampered in protecting their national maritime interests in direct or cross trades". Commissioner Lidinsky said that, "this agreement will allow the controlling carrier the ability, when coupled with existing discussion agreements, to deploy its assets along with those of the other two carriers, to dominate vessel competition and narrow shipper options at US ports."

These fears appear to be unfounded as Maersk, MSC and CMA CGM have already been cooperating on the FE-US sector since 2008 under a Vessel Sharing Agreement (VSA), which will now be extended to cover the Asia-Europe and Transatlantic sectors. Their competitors have reacted to prevent the domination of the P3 carriers, with the extension of existing cooperation arrangements of their own to match the service network offered by the P3.

The latest response from the P3's competitors have been swift, with

the G6 carriers announcing their own extension of their cooperation from the FE-Europe trade (since March 2012) and FE-USEC trade (since May 2013) to cover the FE-USWC and Europe-US sectors from May this year. The CKYH carriers have also extended their existing slot cooperation with Evergreen on the FE-Europe trade, and are expected to announce a wholesale revamp of their current slot cooperation on the FE-US sector in May this year as well (even though Evergreen's formal participation is limited to the FE-Europe trade).

Meanwhile, the independent carriers have taken action to counter the P3's dominance, with CSCL and UASC deciding to place orders for 18,000+ teu ships. The G6 carriers have also publicly stated that they are planning to launch their own 18,000+ teu strings within the next few years, while the CKYHE carriers are also expected to continue with their own capacity expansion, led by Evergreen who had embarked on a 55-ship newbuilding program that will bring 575,000 teu of new tonnage to the Evergreen fleet between 2012 and 2017.

The global carrier alliances are expected to continue to evolve, possibly with the inclusion of the remaining independent carriers, which will set the stage for inter-alliance and intra-alliance competition to intensify in the absence of new bankruptcies or exits.