



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA ***Press Review***

10 APRILE 2014

Traffico di rifiuti nel porto di Taranto, prescrizione per Tatò

Taranto - L'ex presidente della società Enel Distribuzione Franco Tatò, l'ex presidente di Enel Real Estate Chicco Testa e altri 11 imputati tra ex dirigenti e imprenditori erano accusati di traffico internazionale di rifiuti.

Taranto - Il giudice monocratico del tribunale di Taranto ha proscioltto per intervenuta prescrizione **l'ex presidente della società Enel Distribuzione Franco Tatò, l'ex presidente di Enel Real Estate Chicco Testa, altri 11 imputati tra ex dirigenti e imprenditori** dall'accusa di traffico internazionale di rifiuti in relazione allo smaltimento di contatori dismessi e destinati alla Cina che sarebbero stati annoverati tra rifiuti semplici invece che tra quelli speciali.

L'inchiesta, avviata nel 2002, portò al sequestro di diversi container contenenti i contatori. Nel porto di Taranto vennero caricati, su una nave diretta in Cina, 16 container contenenti contatori elettrici vetusti. Anche il pubblico ministero Giovanna Cannarile, in sede di discussione, aveva chiesto la prescrizione per i 13 imputati.

Progetto «Arges» per sviluppo scali

BARI - Nell'ambito del programma di iniziativa comunitaria "Etcp" Grecia - Italia 2007 / 2013, questa mattina alle ore 09:30, al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto a Roma, si terrà l'evento di presentazione del progetto "Arges" (pAssengeRs and IoGletica Information Exchange System). L'evento rientra in un progetto di cooperazione attraverso il quale le Autorità portuali di Bari, Igoumenitsa, Patrasso e Corfù uniformeranno e potenzieranno i loro Port Community Systems (Pcs) partendo dalle attività, già realizzate nell'ambito del progetto Gaia, che hanno consentito la creazione del nucleo principale del nodo informativo transfrontaliero adriatico-ionico.

Il progetto Arges si basa su una visione strategica globale del sistema dei porti e dei trasporti marittimi nell'area del basso Adriatico e dello Ionio e tende a realizzare concretamente una strategia di integrazione tra i sistemi informativi dei porti greci ed italiani.

L'obiettivo principale del progetto è la creazione di un prototipo di Sportello unico marittimo, in attuazione della normativa italiana di

recepimento della Direttiva comunitaria n. 65/2010, per la gestione informatizzata delle formalità di arrivo e partenza delle navi, interoperabile con i sistemi dell'Agenzia delle Dogane, del Ministero della Salute, della Polizia di frontiera e della Guardia di Finanza e predisposto per lo scambio informativo con il sistema Gaia, Port Community System dei porti del Levante, e con il nodo transfrontaliero adriatico-ionico.

La strategicità richiesta dal programma comunitario interessato ha con Arges riflesso anche a livello nazionale grazie al coordinamento del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto che sta lavorando attivamente per permettere che il prototipo di sportello unico marittimo, ideato e creato in Puglia, venga poi utilizzato dai porti di tutta Italia e preso ad esempio dalla Guardia Costiera della Repubblica Ellenica anche attraverso il supporto dell'Emsa (European Maritime Safety Agency) Agenzia preposta ad assistere la Commissione europea nell'effettiva realizzazione della legislazione comunitaria sulla sicurezza marittima ed a monitorare il funzionamento complessivo del sistema comunitario di controllo del traffico marittimo.

In tale ottica, durante l'evento, si cercherà di rafforzare le attività di cooperazione già avviate proponendo l'estensione ad altri progetti sostenuti dall'Unione europea, che agiscono nello stesso ambito tematico anche su livelli geografici diversi, quali il progetto Imp, attuato dall'Emsa con la collaborazione in Italia del Corpo delle Capitanerie di Porto, ed il progetto Ipa Easyconnecting, che vede fra i partner oltre allo stesso Comando delle Capitanerie ed all'Autorità portuale del Levante anche quella di Venezia.

Questa esperienza aspira a diventare un esempio di cooperazione tra Amministrazioni centrali, Enti pubblici e istituti di ricerca che, partendo dalla condivisione di strategie, si pongono obiettivi comuni quali quello dell'ottimizzazione dell'utilizzo di risorse pubbliche, provengano esse da fondi nazionali o comunitari, e dell'impegno per l'adeguamento agli standard di efficienza di altri Paesi europei più all'avanguardia nel settore del trasporto marittimo e della gestione portuale.

Commentando questa iniziativa, il presidente dell'Autorità portuale del Levante Francesco Mariani, ha detto: «Siamo impegnati da diversi anni in un programma ambizioso di innovazione tecnologica che ci ha consentito di migliorare la sicurezza e la qualità dei servizi offerti ai passeggeri ed agli operatori che utilizzano i nostri porti. Tutto ciò nel mentre cercavamo di innovare anche in termini di organizzazione portuale coinvolgendo, con il consenso dei territori e della Regione Puglia, nella governance dell'Autorità portuale di Bari anche i porti di Barietta e Monopoli ed anticipando quelle spinte all'aggregazione che oggi sono viste dai principali attori del

cluster marittimo come uno strumento indispensabile per la crescita. La creazione di sistemi informativi portuali evoluti, quali il nostro Pcs Gala ed il prototipo di Sportello Unico Marittimo che stiamo contribuendo a realizzare, consentono di affrontare con ragionevole fiducia la sfida alla creazione dei sistemi logistici-portuali che baseranno molta della loro efficacia soprattutto sulla capacità di rendere disponibili condizioni e strumenti per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure amministrative in ogni nodo della catena logistica».

Canone Pde, il Tar boccia l'Authority

Genova - Palazzo San Giorgio deve ripetere il procedimento del 2007. Mancano l'intesa col terminalista sulle procedure e il parere del Comitato.

Genova - **Il Tar della Liguria** ha annullato il provvedimento del 2007 con cui l'Autorità portuale di Genova aveva stabilito il canone concessorio per il Prà Distripark Europa (Pde). **Il Pde è l'area logistica retroportuale che sta alle spalle del terminal Vte di Voltri** e che, come il Vte, è controllato dalla finanziaria Sinport (gruppo Psa di Singapore). Dando ragione a Pde, il Tar ha precisato che il procedimento di determinazione del canone doveva essere condotto dall'Authority d'intesa con il terminalista e dopo aver acquisito il parere del Comitato portuale, ma ciò non è avvenuto. Il provvedimento, firmato da un funzionario dell'Authority il 6 agosto 2007, era stato portato dall'allora presidente del porto, Giovanni Novi, al Comitato portuale soltanto a cose fatte, il successivo 27 settembre, come semplice comunicazione. Secondo il Tar il motivo del ricorso che «lamenta la mancata acquisizione del pare del

Comitato portuale (...) è fondato» in quanto l'acquisizione di tale parere è prevista dal codice della navigazione e doveva avvenire dopo l'avvio del procedimento che ha portato al provvedimento. La comunicazione dell'avvio del procedimento è del 25 giugno 2007.

Il Comitato aveva dato un mandato all'Autorità portuale a rideterminare il canone nel 2005, ma successivamente non si era più potuto esprimere. Fondato, pur con alcune precisazioni da parte del giudice, è anche il motivo secondo cui «il canone avrebbe dovuto essere stabilito d'intesa fra le

parti». La sentenza sottolinea che anche se «non era il canone che doveva essere oggetto di intesa tra le parti lo erano, nondimeno, le modalità di determinazione dello stesso. Nella specie tale intesa è mancata». Addirittura l'Autorità portuale aveva già quantificato l'ammontare del canone il 12 giugno 2007, due settimane prima che venisse avviato il procedimento, prima cioè che fossero stabiliti i criteri e i parametri per determinare lo stesso canone. Il giudice chiede quindi all'Autorità portuale di ripetere tutta la procedura di determinazione dei canoni tenendo conto della necessità dell'intesa col terminalista e del parere espresso dal Comitato portuale. Sottolinea però che per "intesa" non si intende "consenso in senso civilistico".

L'Autorità portuale, cioè, deve portare avanti il dialogo «fino al punto in cui le reciproche posizioni siano definite in maniera chiara», ma «il rifiuto, anche aprioristico, di una delle parti» non può «vanificare il raggiungimento dell'intesa stessa», anzi. «Essendo nella fattispecie - spiega il Tar - coinvolti interessi pubblici di particolare rilevanza, deve precisarsi come l'intesa non possa condurre all'applicazione di un canone inferiore ai minimi di legge». **L'intesa va considerata come «un vincolo di metodo e non di risultato».** Una volta raggiunta l'intesa, dovrà essere assunto «il parere del Comitato e rimessa la questione al presidente dell'Autorità portuale per la decisione». Insomma al presidente non mancava lo strumento per decidere in prima persona. In questo caso però egli doveva attenersi a una procedura che, se pure più

lunga, avrebbe consentito a tutte le parti coinvolte di essere informate e di fornire a loro volta informazioni utili alla decisione. Nel clima già di forte contrapposizione che informava in quegli anni i rapporti dei terminalisti con Palazzo San Giorgio, questo, come stabilisce il Tar, non è avvenuto.



NAPOLI - Il sindaco di Napoli, Luigi de Magistris, indicherà il proprio nominativo per la presidenza dell'Autorità portuale di Napoli «entro Pasqua» qualora non si dovesse trovare «un'intesa, un nome condiviso» con Regione Campania, Provincia di Napoli, Camera di Commercio di Napoli e Comune di Castellammare. A indicare i tempi è stato lo stesso de Magistris a margine di un convegno Inail sulla sicurezza dei lavoratori del mare. Il primo cittadino partenopeo ha riferito di aver ricevuto dal ministro dei Trasporti Maurizio Lupi la missiva in cui si chiede di indicare «secondo legge» il nominativo per la presidenza dell'Autorità portuale insieme alle altre istituzioni. «Per quanto mi riguarda - ha detto de Magistris - ho preso l'impegno con il ministro di indicare un nome in tempi rapidi. Dialogheremo - ha aggiunto - con le altre istituzioni per vedere se si riesce a trovare un'intesa su un nominativo». Il sindaco di Napoli ha ribadito che la guida del porto di Napoli deve essere affidata a una persona «di alto profilo, con un curriculum importante, con una professionalità specifica, di levatura morale e che conosca il territorio».

Presidenza porto di Napoli, scenari di riforma

di Paolo Basso

Oggi la Camera di Commercio di Napoli ha ospitato Ascom, le locali Unione Industriali, Confindustria e gli operatori dello scalo per fare il punto della situazione sulla procedura di nomina del presidente dell'Autorità portuale partenopea. A breve Camera di Commercio, i comuni di Napoli e Castellammare e la Provincia dovranno indicare al governatore della Campania Stefano Caldoro un nome ciascuno (Napoli e Castellammare valgono uno) per il presidente dell'Authority di Napoli, da cui Caldoro ne tirerà fuori uno da concordare con il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi.

Una riunione preliminare alla Camera di Commercio, nella quale è stata espressa la «volontà di scegliere un nome condiviso», spiega il presidente Assoagenti Andrea Mastellone. Tra qualche giorno un'altra riunione stabilirà chi dovrà essere. L'importante, secondo il presidente degli Industriali Paolo Graziano, è che sia «un manager di alto profilo ed elevata professionalità». «Il porto di Napoli continua a scontare gravi ritardi - prosegue Graziano - mentre altri scali realizzano velocemente opere di infrastrutturazione e adeguamento. Non c'è più un solo minuto da perdere».

Ma in realtà c'è più da perdere tempo che altro sulla nomina del presidente del porto di Napoli, perché ci sono segnali concreti sulla possibilità che entro pochi mesi arrivi la nuova riforma dei porti italiani, e a quel punto la nomina di un presidente "di alto profilo", anche per Napoli, non ha più molta importanza. L'ipotesi di una riforma dei porti non è lontana, se si pensa a due diversi interventi fatti a pochi giorni di distanza da Partito Democratico e Nuovo Centro Destra. In due distinte occasioni, i due partiti hanno garantito l'impegno in breve tempo per un decreto di modifica della legge 84/94 che sostanzialmente razionalizza e accorpa le autorità portuali in distretti o bacini logistici regionali. Una settimana fa il capogruppo della Commissione Trasporti del Senato Marco Filippi (Pd) **ha presentato** un progetto di riforma con l'impegno di trasformarlo in un provvedimento di legge entro sessanta giorni. Ieri il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi (Ncd) **ha auspicato** una riforma molto simile entro maggio. In una situazione di questo tipo, la nomina del presidente del porto di Napoli accade in un momento decisamente confuso. Che senso ha nominare il presidente di un'autorità portuale destinata a essere inglobata in un "distretto logistico della Campania"? Con questi auspici, chiunque accetti l'incarico di presidente dell'Autorità portuale di Napoli lo farebbe solo nella prospettiva di guidare il nuovo distretto che coordinerà i porti di Napoli e Salerno. E quest'ultimo porto? Strutturalmente piccolo, ma virtuoso e in espansione, Salerno nell'ultimo anno è stato molto più competitivo di Napoli, riuscendo anche a **strappargli un discreto traffico**. Non c'è alcun dubbio quindi che ci sarà anche Salerno in un'eventuale corsa alla guida del futuro ente logistico della Campania. A fine marzo il porto di Salerno **si è visto approvare dall'Ue 71 milioni di euro** in opere infrastrutturali, quel "Grande progetto" che a Napoli è stato solo annunciato in pompa magna. Attualmente alla presidenza dell'Autorità portuale saletnitana c'è Andrea Annunziata, ex sottosegretario ai Trasporti del governo Prodi II e ora al suo secondo mandato nello scalo di Salerno. Nell'ipotesi in cui la riforma andasse in porto entro maggio/giugno, e nello scenario desertico di uno scalo di Napoli ancora commissariato, Annunziata diventerebbe subito

un buon candidato alla guida dei porti della Campania.

Porti: Merlo, non perder tempo, c'è rischio implosione

Ora riforma che unisca logistica marittima-terrestre

(ANSA) - ROMA, 08 APR - "C'è un problema serio con otto autorità portuali commissariate su 24, il sistema è vicino all'implosione", secondo il presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo. "È importante non perdere tempo, serve una riforma complessiva che unisca la logistica marittima e terrestre e si agganci al disegno europeo", afferma Merlo al convegno di Forza Italia 'L'economia del mare, trasporti e logistica per una crescita più forte del Paese' (ANSA).

Riformina o riformetta? Riformula

Confindustria boccia Lupi e PD per inconsistenza, mentre contro il taglio delle Autorità Portuali insorgono i campanili in tutta Italia, da Savona a Brindisi

Per l'ormai quasi chimerica riforma della Legge 84/94 è stata un'altra settimana di passione, torrenti di inchiostro versato, comunicati stampa, interviste, interrogazioni parlamentari, distinguo e nessun passo avanti.

L'attenzione si è concentrata inizialmente sulla proposta di riforma del Partito Democratico. Preceduta in perfetto Renzi-style da squilli di trombe e roboanti annunci su velocità d'esecuzione e pragmatismo dei suoi effetti (S2S n.13/2014), il disegno è stata presentato ufficialmente la settimana scorsa, riversato in un documento informale. Piuttosto denso nelle sue quattro pagine, quanto vaporoso nella sostanza.

L'intero testo, infatti, tratta dell'assetto istituzionale pensato dal PD per la portualità, con qualche vaga divagazione sulle modalità della programmazione infrastrutturale, da rendersi più flessibile. Non una riga è dedicata alla normazione dell'impresa, del sistema concessorio, del lavoro in banchina e nella logistica, della rappresentanza degli operatori, dei servizi portuali, della fiscalità di settore e via dicendo: insomma di tutto ciò che un porto quotidianamente è e fa (e che è oggetto di almeno due terzi dell'attuale legge, peraltro) non c'è traccia. E del resto è da settimane che, invano, aspettiamo da Debora Serracchiani, responsabile nazionale trasporti e infrastrutture nella segreteria nazionale PD e anima della

proposta, una risposta alle domande poste su questi temi.

Non è un caso quindi che perfino Confindustria, di solito assai timida su temi logistico-portuali, abbia bocciato sonoramente il testo (e, insieme ad esso, il piano del Ministro Maurizio Lupi, di cui diremo, e il ddl di 'riforma tiepida' giacente in Senato da anni). Il Coordinamento Portualità Ligure-Toscana, costituito dalle Confindustrie di Savona, Genova, La Spezia, Carrara, Livorno e Piombino, ha infatti rilasciato una dura nota (iniziativa lodevole, pur in attesa che, data la scarsa ricettività dei nostri legislatori e aspiranti tali, siano i vertici dell'associazione industriale a livello nazionale ad alzare

la voce sul tema) per denunciare i gravi difetti dei tre 'percorsi' summenzionati (PD, Lupi, ddl): "Manca chiarezza nella suddivisione delle competenze tra Autorità Marittima e Autorità Portuale; emerge una riduzione incomprensibile e ingiustificata del ruolo dell'impresa (a favore di un incremento della *governance* di carattere

politico), insieme ad un irrigidimento dell'organizzazione del lavoro portuale; risaltano gravi lacune per la gestione della problematica concernente le concessioni e la garanzia di corretta concorrenza tra gli operatori; manca una qualsiasi previsione relativa alla pianificazione nazionale del sistema portuale italiano. I documenti più recenti, inoltre, sembrano concentrati quasi esclusivamente sull'unico aspetto della riduzione del numero delle Autorità". Quest'ultimo, effettivamente, pare essere l'unico tema concreto della proposta PD, che punta sulla "realizzazione di sistemi logistici" dall'indefinita natura giuridica, col mantenimento di Autorità Portuali solo nei porti *core* indicati dal programma TEN-T di Bruxelles (Genova, La Spezia, Livorno, Roma-Civitavecchia, Napoli, Cagliari, Gioia Tauro, Palermo, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste), il 'suggerimento' (recentemente anticipato

da Francesco Mariani, presidente dell'AP di Bari, S2S n.12/2014) a quelle sopprime di "coordinarsi, integrarsi, fondersi, accorparsi" (i termini ricorrono tutti; sulla semantica PD occorrerebbe un trattato a parte), onde, sostanzialmente, non perdere i benefici (finanziamenti europei) dell'appartenenza al network TEN-T, e la previsione di una "competenza regionale sui porti di valenza economica regionale" e su quelli *comprehensive* che non confluiscono nelle nuove Autorità Portuali.

Obiettivi comuni, insieme "all'adozione di un piano nazionale dei trasporti e della logistica", a quelli propugnati dal Ministro Lupi, che, si diceva, è tornato sull'argomento riforma la scorsa settimana con una lunga intervista al *Secolo XIX*. Anche Lupi, però, ha eluso ogni domanda di merito, rifugiandosi nei porti sicuri del taglio degli enti (su cui sembrerebbe più drastico di quanto ipotizzato dal PD), del piano nazionale della logistica e dello snellimento della *governance*.

Detto della reazione di parte di Confindustria, di un generale silenzio

sindacale – solo il segretario generale di

Uiltrasporti Claudio Tarlazzi ha diramato una nota di parziale approvazione della riforma PD, auspicando tuttavia un più netto ritorno ad una programmazione centralizzata della portualità – sulle uscite di PD e Lupi si sono invece sbizzarriti nella consueta cacofonica sinfonia di contrarietà e conservatorismo i campanili di tutta Italia, in barba ad ogni comune appartenenza politica. A Savona, ad esempio, è stata l'onorevole locale Anna Giacobbe (PD) a stigmatizzare l'ipotesi di un accorpamento fra Genova e Savona, così come in difesa dell'Authority di Piombino si sono levate le voci della collega (sempre PD) e sottosegretario all'ambiente Silvia Velo e dell'attuale commissario straordinario dell'ente nonché ex presidente Luciano Guerrieri (anch'egli in quota PD). A Messina l'alzata di scudi è arrivata trasversale da Confindustria e Cgil, contrarie a finire sotto Palermo, mentre a chieder conto del declassamento di Brindisi è arrivata l'interrogazione a Lupi del senatore di Forza Italia Vittorio Zizza.

Andrea Molzo

In Spagna il modello di cooperazione pubblico-privata per lo sviluppo dei porti sta avendo successo

Lo ha sottolineato il presidente di Puertos del Estado, José Llorca, ricordando che gli investimenti privati hanno superato quelli pubblici. Allo studio l'estensione da 35 a 50 anni della durata delle concessioni

 Il modello di collaborazione tra pubblico e privato nei porti spagnoli funziona ed è necessario per rilanciare l'economia. Lo ha sottolineato il presidente dell'agenzia governativa Puertos del Estado, José Llorca, intervenendo ieri alle giornate sulla cooperazione pubblico-privata nel settore logistico che si tengono nella sede della Confederación de Empresarios de la Provincia de Cádiz (CEC). In particolare, Llorca ha evidenziato il successo conseguito dal modello di partenariato pubblico-privato e dalla concessione demaniale per lo sviluppo delle infrastrutture portuali nazionali.

«Negli ultimi 20 anni - ha spiegato - lo sviluppo dei nostri porti ci ha permesso di avere sufficienti infrastrutture di base per soddisfare la potenziale domanda per i prossimi 25-30 anni. Quindi ora il nostro obiettivo è quello di concentrarci sugli investimenti necessari per i collegamenti terrestri dei porti e per gli aspetti legati alla logistica».

Llorca ha ricordato che gli investimenti pubblici nei porti spagnoli sono stati sostenuti principalmente, attraverso le tasse, dai ricavi che sono stati generati dagli utenti per l'occupazione del suolo o per l'uso delle infrastrutture e, in misura minore, dai fondi europei (906 milioni di euro per il periodo 2007-2013) e attraverso l'indebitamento (tre miliardi di euro nel 2010). Il presidente di Puertos del Estado ha precisato che, con l'arrivo della crisi, si è verificato nel 2009 un calo del -12% del traffico nei porti che ha determinato una diminuzione di 500 milioni di euro degli investimenti portuali da parte pubblica e ha comportato un adeguamento nei bilanci delle Autorità Portuali sia per ciò che attiene alle spese per il personale e che per quelle di gestione. Nel frattempo - ha evidenziato Llorca - il settore privato ha aumentato i suoi investimenti in infrastrutture portuali fino a superare la quota pubblica, raggiungendo 1,39 euro investiti per ciascun euro pubblico, in modo tale che nel 2013, rispetto ai 412 milioni di euro di investimenti pubblici, il settore privato ha investito 573 milioni di euro.

Riferendosi ai differenti modelli di partenariato pubblico-privato, Llorca ha rimarcato il valore del modello di concessione portuale, grazie al quale - ha spiegato - le Autorità Portuali non assumono rischi e limitano il loro ruolo alla difesa dell'interesse generale, guardando più a ritorni economici e sociali coerenti con il principio della autosufficienza economica che presiede alla gestione.

In considerazione degli ottimi risultati ottenuti con tale modello di collaborazione - ha aggiunto Llorca - l'intenzione dei porti è quella di continuare a promuovere questa collaborazione tramite la riduzione delle tasse portuali (di cui la tassa di occupazione costituisce l'8,5 %) e nuove sovvenzioni ai privati che realizzano opere portuali, mentre è attualmente in fase di studio la proroga dei termini di durata massima delle concessioni, dagli attuali 35 anni a 50 anni. «Queste misure - ha specificato - mirano ad attirare investitori, operatori terminalistici e compagnie di navigazione preferibilmente di grandi dimensioni che rendano i porti spagnoli nodi attivi delle reti di trasporto su scala mondiale». 



Relazioni doganali tra Turchia ed Europa

font size | [Print](#) | [Email](#)

ISTANBUL - L'accordo commerciale che l'Unione europea dovrebbe stipulare con gli Stati Uniti ha messo in discussione l'Unione Doganale Ue - Turchia dopo vent'anni dalla sua nascita e i maggiori esponenti dell'imprenditoria turca auspicano un'immediata soluzione a queste problematiche relazioni doganali. Gli esportatori turchi e le autorità economiche hanno iniziato a porre obiezioni al meccanismo del blocco commerciale che trascinerebbe la potenziale perdita della Turchia derivante dalla possibilità per l'Unione europea di stipulare accordi di libero commercio con Paesi terzi.

Il coordinatore internazionale dell'Associazione per gli affari e l'industria turca (Tusiad), Bahadır Kaleogasi, ha annunciato che la Transatlantic Trade and Investment Partnership (Ttip) tra Stati Uniti e Unione europea colpirà sia l'economia globale che quella turca e auspica che la Turchia faccia parte del processo, in quanto avrebbe un impatto positivo sul Paese. Kaleogasi afferma che il mondo imprenditoriale è agitato anche a causa dei problemi relativi ai visti che impediscono le relazioni commerciali. Nonostante ciò, avverte che trasformare l'Unione Doganale in un Accordo di libero scambio danneggerebbe il valore dell'economia turca. Sottolinea inoltre che molti dei problemi derivano dallo stallo del processo d'integrazione della Turchia in Europa, attribuendone la responsabilità ad entrambe le parti e consigliando di procedere in tal senso.

Il presidente dell'Assemblea degli esportatori turchi (Tim), Mehmet Büyükekçi, lamenta che i termini dell'Unione Doganale abbiano svantaggiato i commercianti turchi ma nonostante questo ne riconosce il merito di aver migliorato l'efficienza e la competitività della Turchia, oltre che averne aumentato il volume commerciale, aprendo la via a nuovi mercati e beni, puntando su sistemi produttivi basati sulla tecnologia.

Nel porto di Tanger Med è stato inaugurato un nuovo complesso intermodale

Avviati i lavori per la costruzione di una Zona di esportazione

 Nei giorni scorsi nel porto di Tanger Med il re del Marocco, Mohammed VI, ha inaugurato il complesso intermodale Tanger Med Port Center ed ha avviato i lavori di costruzione di una Zona di esportazione, opere che prevedono un investimento complessivo di circa 1,1 miliardi di dirham (98 milioni di euro), di cui 800 milioni per il Port Center e 300 milioni per la Nuovelle Zone Export du Complexe Portuaire Tanger Med che diventerà operativa nell'ottobre 2015 e avrà l'obiettivo di accrescere la competitività del porto e delle esportazioni marocchine accompagnando l'evoluzione del traffico fino al 2025.

Situato nel cuore del complesso portuale di Tangeri Med, il nuovo Port Center include un terminal passeggeri, una stazione ferroviaria ed una autostazione nonché un centro commerciale e di servizi, uffici per 33.000 metri quadri, un'area di parcheggio ed un auditorium. 

A marzo il traffico dei container nel porto di Kaohsiung è cresciuto del +0,8%

Nel primo trimestre del 2014 l'incremento è stato del +4,1%

 Lo scorso mese il porto di Kaohsiung ha movimentato un traffico dei container pari a 864mila teu, con una progressione del +0,8% rispetto a 857mila teu nel marzo 2013. Nel primo trimestre del 2014 il porto asiatico ha totalizzato un traffico pari a quasi 2,5 milioni di teu, con un incremento del +4,1% rispetto a 2,4 milioni di teu nel periodo gennaio-marzo del 2013. Nei primi tre mesi di quest'anno il traffico di importazione è ammontato ad oltre 1,2 milioni di teu (+3,2%) e quello di esportazione ad oltre 1,2 milioni di teu (+5,1%). 

Same pie – bigger slices?

The emergence of the P3, G6 and CKYHE alliances is creating a new wave of mega-carriers that are shrinking the number operating the world's main trade routes

We have seen it in various industry sectors in the UK, not least in the provision of energy, where a few large corporations hold an almost monopolistic grip on a market sector. For example, the UK's "Big Six" energy providers claim that between them they offer competition; however, from a consumer's perspective, such "competition" is only between themselves, as they effectively prevent others from entering the market.

Indeed, Ofgem, the regulatory authority charged with overseeing the industry, seems to support the companies' viewpoint, saying that their number gives consumers a choice to move around to find the best deal.

While I am not suggesting that a cartel exists (perish the thought!), it is interesting to see just how incredibly similar the companies' charges are, even each round of price increases are within a hairsbreadth of each other!

In our own industry, the P3 alliance announcement by Maersk, MSC and CMA CGM prompted an outcry from shippers across the world worried about its competitive impact, even though the three parties said that the plan would be strictly operational and that they would still compete on price.

The concerns voiced by the European Commission (EC), the US Federal Maritime Commission (FMC) and the Global Shippers' Forum were matched by opposition from the Asian and Hong Kong shippers' councils and the China, US, Med-America, Gemini and Fashion Accessories shippers' associations. All opposed P3,

some pushing for an outright

ban, reported the Journal of Commerce (JoC) in December.

"Shippers are suspicious whether these shipping lines are just service sharing, or consolidating all the operations," the Hong Kong Shippers' Council told the JoC, adding that by commanding a big market share, the carriers could easily set unfavourable freight rates. Others suggested that smaller carriers could be driven out of business, followed by an increase in transportation costs.

The P3 announcement moved the players within the G6 to announce port rotation changes of the alliance's new Asia/US West Coast (USWC) and Northern Europe/US East Coast (USEC)/Gulf trade schedules, while Evergreen confirmed its intention to join the CKYH alliance.

All three new alliances are looking to start operations during this second quarter of 2014. The CKYHE alliance will commence operations in mid-April, subject to compliance with the relevant regulations, with six joint services operating between Asia and Northern Europe and four loops dedicated to the Asia-Mediterranean route.

According to Drewry Maritime Research, the Asia-Europe market share of effective vessel capacity between the three alliances will see P3 at 45%, G6 at 18% and CKYHE at 26%, the latter two being below the 30% maximum recommended in the European consortium guidelines.

Looking at the current North Europe-USEC/Gulf trade, the G6 share is around

37%, where it is expected to remain, with P3 at 40% – both well above the 30% maximum.

It's a similar picture for the G6 on the trans-Pacific Asia-USWC routes, with 32%, while CKYH (as it is now) holds 27% and P3 23%.

Decisions on these new alliances will rest with the EC and the FMC, and the final outcome will probably not be known until the end of next month (April). While the EC is far more aggressive about any deal deemed to be anti-competitive, according to Forbes, recent history shows that the FMC lacks such resolve.

Drewry believes there is an assumption that regulatory authorities will not object. "The European Commission has given very little away on the subject so far, but it is not obliged yet to pass judgment, it could choose to just await proof of abuse of a dominant position from shippers before jumping into action," it states.

The key factor the regulatory authorities must take into consideration is to ascertain that "no abuse of a dominant position can be proved" and that such mega-alliances provide clear advantages to shippers.

I am not one of these people who believe that nothing must change – that is a recipe for stagnation, not growth. But I believe in free and fair competition, and that real competition in industry should allow smaller, independent players a chance to enter a market and survive.

Geoff Adam
Editor

Egypt

Suez Canal convoy regime favours big ships

The revised rules for southbound transits implemented by the Suez Canal Authority at the beginning February, is benefitting large container vessels on passage back to the Far East from Europe, saving up to half a day sailing in certain circumstances

Under the new regime, container vessels over 95,000

'Special Suez Canal tonnage' (SCGT), are now able to join the second daily southbound convoy, for a fee. The change follows dredging work in the Ballah waiting bypass to accommodate neo-panamax 13,000 teu containerships up to 370 m long and a maximum beam of 50 m, with a draught of up to 14.63 m

Depending on the size,

draught and the time of arrival at the Suez Canal anchorage, a surcharge of between 8% and 12% will be levied on top of the regular canal fee

The change means that vessels that would otherwise miss the first southbound convoy at midnight, can now join the second group a few hours later. In the northbound direction (westbound trade),

transit remains based on a single daily convoy, leaving Suez early in the morning

The timing of the three convoys is dictated by the geography of the Canal, as convoys trading in the opposite directions are only able to cross each other in the Bitter Lake and at the Ballah by-pass

(Source *Aphaliner*)

Competing European seaports

Distorted competition

State support from Belgium and Germany grants the seaports in these countries an «unfair» competitive edge compared to Rotterdam, claims Melanie Schultz van Haegen, the Dutch minister for infrastructure and the environment.

The seas are becoming choppy in container transport. Not only are shipping lines defending their market shares with greater vigour than ever before, the competition between the top 3 European container ports is also heating up (see *ITJ* 01-04/2014, p. 15). Melanie Schultz van Haegen, the Dutch minister for infrastructure and the environment, most recently had some strong words to say about the matter due to the state support provided by the Belgian and German governments to their relevant seaports, the latter benefit from an «unfair» competitive edge over the port of Rotterdam.

In her criticism, the minister referred to the study entitled Level playing field, which was commissioned by the Dutch ministry for infrastructure and the environment and produced by the RHV Erasmus University in collaboration with the Ecorys consultancy. According to the study, Europe's biggest seaport loses nearly 1 million teu per year in its container business because the public coffers in Germany and Belgium are being opened to subsidise its competitors in these two countries. The study claims that without this support, Rotterdam would handle 7% more containers per year. If the costs for dredging the rivers of the Elbe, Schelde and Maas are also factored in, the proportion even rises to 10% according to the study, as the minister writes in a letter to the Dutch parliament which is available to the *ITJ*. It is claimed that the Flemish ports receive EUR 0.54 per t/year from their government and German ports receive EUR 0.81 if the dredging of the relevant rivers for access

to the ports is not taken into account. The Dutch ports, however, do not receive anything.

Allard Castelein, chief executive officer of the port authority in Rotterdam, is unimpressed and says «The port authority in Rotterdam finances investments in its infrastructure itself, while the governments in Germany and Flanders absorb at least part of the losses of their respective ports. This results in a distortion of the market, with the effect that Rotterdam loses cargo volumes, in particular to the ports of Antwerp and Hamburg.»

Antje Veregge

Belgium

MSC Antwerp expansion moves forward

The request by Mediterranean Shipping Company (MSC) to expand its operations in the Port of Antwerp has moved a step forward, following a decision by the Port Authority board of directors to enable the port's management committee

to consider how the project can be carried out.

Last year, MSC announced that in order to accommodate future growth it wished to move its operations to the Deurganck dock as it had already reached its limits in the Delwaarde dock,

not only in terms of terminal capacity but also in the size of ships. The shipping line handled 4.6m teu at its Home Terminal in 2013.

The line also explained that along with its other P3 partners (Maersk Line and

CMA CGM), it wished to retain Antwerp as a major European hub, however, when vessels of 16,000 and 18,000 teu are introduced in the near future, it will be impossible for these to be handled behind the Berendrecht lock.

In the interest of equal treatment, the Port Authority issued an invitation in December for expressions of interest in order to determine whether there were any alternative proposals of similar importance that would require space to be reserved in the Deurganck dock. It also looked into whether such proposals might clash with the project proposed by MSC. In the end, no alternatives of similar importance were proposed.

As a result, further discussions are now to be held between the stakeholders concerned and the port's management committee in order to consider the way in which the MSC project can be carried out. ■

Egypt**Deal signed for CT2 in East Port Said**

The Egyptian Ministry of Investment has signed an agreement with United Arab Shipping Company (UASC) to establish a second container terminal (CT2) in East Port Said

The terminal is expected to cost in the region of US\$700m, with the funds coming from the Holding Company for Maritime & Land Transport (75%), UASC (20%) and the remainder from a company in East Asia

The operational capacity is expected to be around 3m teu, with a third of that from UASC alone

According to the minister of investment, construction proposals will be presented this month (March) to begin implementation in the first half of the year and be completed roughly 30 months later. He added that construction will provide 10,000 direct and indirect jobs and around 1,200 permanent jobs.

Waid Daoud of UASC said that the movement of exports and imports in Egypt had not stepped despite the political crisis and that Suez Canal traffic remained unaffected.

The new terminal, he added, would be a major focus of the company

While growth rates varied across the country in 2013, most of the main Chinese container ports achieved healthy single-digit growth rates. Clive Woodbridge reports

There is no doubt that the Chinese container terminal sector is entering a more 'mature' phase in its development. The strong double-digit growth rates generally seen across the country's container ports until the effects of the global financial crisis hit the shipping industry hard have now been replaced by generally steady but slower patterns of expansion. There are nonetheless significant differences in growth rates amongst China's container ports, as clear 'winners' and 'losers' emerge.

Shanghai, consolidating its position as the world's leading container port, last year handled around 33.62m teu, up from 32.5m teu in 2012, a rise of 3.6%. The port has got off to a steady start in 2014, with January volumes up by 2.7% compared with the same month in 2013.

In southern China, the Shenzhen ports cluster, comprising Yantian, Shekou, Chiwan and Da Chan Bay, handled 23.3m teu in total in 2013, a modest rise of just 1.6% from the 22.9m teu recorded in 2012. The biggest terminal operator in Shenzhen, Yantian International Container Terminals (YICT), lost local market share with a throughput of 10.8m teu, which was only 1% up on the 10.67m teu moved across its quays during 2012. YICT handled additional transshipment cargoes, but this was offset by lower than expected empty container volumes.

Shenzhen's performance was nonetheless sufficient to overtake Hong Kong, and for it to become the second biggest container port in China. Hong Kong, which was adversely affected by a 40-day strike in the first half of the year, suffered a 3.7% decline in

container throughput, handling 22.3m teu. Singapore-based HPH Trust is the biggest operator in the port and its three Hong Kong terminals, HIT, Cosco-HIT and ACT, between them handled just over 12m teu, a 1% dip compared with equivalent 2012 volumes. HIT's drop in throughput was largely due to

weaker transshipment activity and less traffic for US and EU markets, HPH Trust stated.

There are some indications that 2014 will be better for Hong Kong, with throughput at the main Kwai Tsing terminals up by about 3% in January. However, there was

a sharp drop in feeder traffic at terminals outside of Kwai Tsing and overall the port's volumes were down by around 2.7% compared with January 2013. The creation of new shipping alliances in the container industry will also place pressure on Hong Kong, which will face tough competition from mainland Chinese ports to retain services.

The Yangtze River Delta port of Ningbo was the fourth-ranked Chinese container port in 2013, handling 16.77m teu, 7% more than in 2012. Meanwhile Qingdao, in Shandong province, last

year overtook Guangzhou to become the fifth biggest container port in China, following a rise in throughput of more than 7% to 15.52m teu.

Despite falling down the rankings to sixth, Guangzhou still outperformed its southern

China rivals, Shenzhen and Hong Kong. The port achieved a throughput of around 15.3m teu, a 4% rate of increase, with its Nansha port complex handling a record 10.2m teu,

7.3% up on the year before. This pushed volumes handled by the Guangzhou Port Group's various facilities to over 13m teu for the first time.

Fastest-growing port

The fastest-growing amongst the leading 10 Chinese container ports last year was Dalian. The 10.86m teu throughput handled by

the northern China port was almost 22% higher than it achieved in 2012, and marked the second year in a row of growth in excess of 20%. Tianjin remains northern China's biggest box port, though, handling just over 13m teu last year, around 6%

higher than the previous 12 months.

The Port of Lianyungang also did well, with a 9.4% jump to 5.49m teu for 2013, maintaining its position as one of China's top 10 box ports, behind Xiamen. The latter achieved an increase of 11.2% year-on-year, up from 7.2m teu in 2012 and passing 8m teu for the first time. Significant investment is under way in Xiamen, most notably in the new Yuanhai Container Terminal, which is set to become China's first fully automated container terminal when it opens in November this year, with equipment being supplied by ZPMC.

Lianyungang is also set to see its profile rise still higher, following the signing of an agreement with PSA International for the Singapore operator to take a shareholding in a new container terminal set to open this year. This investment is PSA's first major foray onto the Yangtze River Delta region.

With a design capacity of 2.8m teu, the LYG-PSA Container Terminal (LPCT)

will have 1,700 m of quay, 14 super post-Panamax quay cranes, each with a 23-row outreach, and a water depth alongside of 16.6 m. As such, it will be able to handle the biggest container vessels in service today. LPCT will support container trade originating from the fast-growing hinterland of Shandong and Jiangsu provinces and will benefit from established rail connections,

in particular the New Eurasian Land Bridge.

One of PSA's biggest operations in China centres around the port of Fuzhou, where last year it acquired an additional interest in Fujian Jiangyin International Container Terminal (FJCT). This is its third joint venture with the Fuzhou Port Group, and together the partners operate a total of eight berths in the port. FJCT has 667 m of quay, is equipped with three super post-Panamax quay cranes and has deep water alongside of 17.5 m. As such it is capable of handling latest-generation container vessels. Last year Fuzhou port saw its container throughput grow by 8.1% to 1.97m teu.

Focus on upgrading

While PSA is investing in new and existing terminals in China, the prime focus of another global operator, the Hong Kong-based HPH Group, is on upgrading equipment capabilities. Over the course of 2013, HPH's Chinese business unit completed a number of new purchases

and implemented innovations that expanded its ability to handle large new mega-vessels.

In November, Huizhou International Container Terminals (HICT), located in central Guangdong, took delivery of two new super post-

Panamax quay cranes and four new eRTGs, part of an order for three quay cranes and 12 eRTGs from ZPMC. The outreach of the quay cranes is 63 m, with a height of 43 m. The 12 new eRTGs are equipped with LED lights and an energy recovery system

which can convert part of the mechanical energy back into electricity during operation.

In keeping with the company's commitment to environmentally sustainable business practices, in August HICT modified six e-RTGs from manual to auto plug, which simplifies and speeds up the procedure of plugging and unplugging the electric cranes. HICT is the first port in the group to implement this new system, which improves safety and efficiency.

In October HIT deployed a new reachstacker, which is

the first in Hong Kong capable of stacking 9.5 ft containers six high. Earlier in the year, HIT took delivery of 10 hybrid RTGs that can stack one-over-six, have a lifting capacity of 41 tonnes and are fitted with a battery and control unit which stores and releases energy during the cycle of operation.

HIT also invested in the upgrade of three of its super post-Panamax quay cranes, which had a lifting height of 40 m, by an extra 3 m, and it plans to heighten a further five. This is part of a programme to enhance its ability to serve the growing number of mega-vessels deployed on Asia-Europe trade routes that are calling at its terminals. HIT raised the cranes' height with the use of an innovative jacking frame, marking the first time a Hong Kong

operator had undertaken this procedure.

APM Terminals is another global operator that is strengthening its Chinese portfolio at the present time. In particular, the company

is a partner in the Meishan Container Terminal (MCT) development in Ningbo, while also expanding the existing Qingdao New Qianwan Container Terminal. MCT is due to become operational in 2015 and will provide three berths, with 17.5 m alongside and an annual capacity of around 2.8m teu. ■