



*Autorità Portuale di Taranto*  
*Taranto Port Authority*

**RASSEGNA STAMPA**  
**Press Review**

**19 MAGGIO 2014**



## "Tct" proroga cigs per 530 lavoratori

font size

| Print

| Email

TARANTO - In un incontro nell'ufficio Controversie collettive della Provincia, la società "Taranto Container Terminal", che gestisce il molo poliaettoriale di Taranto, e le organizzazioni sindacali hanno concordato di chiedere la proroga per dodici mesi, a partire dal 28 Maggio prossimo, della cassa integrazione straordinaria a rotazione per 530 lavoratori dell'azienda. Gli ammortizzatori sociali per ristrutturazione aziendale sono applicati ormai dal Maggio del 2012 in attesa dell'adeguamento delle infrastrutture connesso agli investimenti pubblici previsti da un accordo finalizzato allo sviluppo del traffico di container nel porto di Taranto e al superamento dello stato di emergenza socio economico ambientale.

«La "Tct" - precisano in una nota Oronzo Fiorino della Filt Cgil, Francesco Tursi della Fit Cisl e Carmelo Sasso della Ultrasporti - dopo aver illustrato le ragioni della rimodulazione temporale dell'aviata ristrutturazione per effetto dei ritardi nelle realizzazioni infrastrutturali di competenza della pubblica amministrazione, ha confermato la volontà di procedere al completamento degli investimenti programmati ed avviati in esecuzione dalle imprese per rendere il terminal competitivo e coerente con le esigenze tecnico funzionali imposte dal mercato, condizione essenziale per la salvaguardia del complesso aziendale».

Le parti si incontreranno nuovamente a valle dell'avvio della procedura di proroga della cassa integrazione straordinaria «per la definizione di intese volte al rilancio dell'attività del terminal in materia di produttività, organizzazione del lavoro e verifica dei coefficienti di presenza, e verificheranno trimestralmente - concludono i sindacati - l'attuazione del piano di ristrutturazione e la gestione della cassa integrazione straordinaria».

# Progetto "Tempa Rossa" ancora fermo a Taranto. Il ministero cerca di accelerare

**Il ministero delle Infrastrutture cerca di tirar fuori dalle secche il progetto "Tempa Rossa". Si tratta della parte logistica del giacimento petrolifero della Basilicata che dovrà essere costruita a Taranto con investimenti complessivi per 300 milioni di euro. Taranto per tre motivi: perché è l'approdo a mare attrezzato più vicino a "Tempa Rossa"; perché vi arriva già il petrolio estratto dall'altro giacimento della Basilicata, quello della Val d'Agri; perché vi sono già le opere a mare della raffineria Eni che sarà base di ricezione, stoccaggio e smistamento del petrolio lucano.**

**È stata la Total, una delle multinazionali che insieme a Shell e ai giapponesi di Mitsui, gestisce l'estrazione da "Tempa Rossa" a porre al ministero delle Infrastrutture il caso Taranto, lamentando il blocco degli investimenti e del piano regolatore portuale che comprende le opere programmate, ma anche ricordando come il progetto sia stato ritenuto da tempo strategico dal Cipe. Il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Umberto Del Basso De Caro, che ha presieduto il vertice con i rappresentanti dello Sviluppo economico, del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nonché di Shell, Eni, Regione Puglia, presidente dell'Autorità portuale di Taranto e sindaco di Taranto, ha annunciato che il ministero verificherà la possibilità di una procedura centralizzata per sciogliere il nodo delle autorizzazioni partendo appunto dall'approvazione del Cipe. Sul blocco del piano regolatore portuale, il sindaco di Taranto, Ezio Stefano, ha spiegato che ora si attendono le decisioni della Regione Puglia cui è stato chiesto di evitare per il prg del porto la Vas, la Valutazione ambientale strategica, avendola già fatta l'Autorità portuale.**



**La Regione Puglia non ha ancora risposto. Rimangono quindi un punto interrogativo i tempi di approvazione del prg portuale considerato che il via libera della Regione Puglia, competente sugli strumenti urbanistici, ha bisogno anzitutto della variante al piano regolatore generale da parte del Comune di Taranto. Quest'ultima, a sua**

volta, va approvata dal Consiglio comunale e pubblicata per eventuali osservazioni. Tuttavia, prima di procedere, il Comune vuole sapere cosa deciderà la Regione Puglia sulla Vas. Ecco perché il ministero delle Infrastrutture ora sta pensando ad una strada diversa per "disincagliare" le opere di "Tempa Rossa".

L'appendice tarantina del progetto prevede che attraverso una bretella di collegamento di una decina di chilometri il petrolio estratto a "Tempa Rossa" (2,7 milioni di tonnellate annue) sia "instradato" verso l'oleodotto di Viggiano sempre in Basilicata, già esistente, e da qui raggiunga Taranto. Nell'area del porto si tratta di costruire due serbatoi per 180mila metri cubi di ricezione complessiva. I due serbatoi funzionerebbero alternativamente per la ricezione del greggio e il carico delle navi. Inoltre va allungato di circa 300 metri il pontile petroli esistente. Aumenterebbe anche il traffico navale: di un centinaio di unità rispetto al movimento attuale. Passerebbe infatti da 45 a circa 140 navi l'anno. Shell, Total e Mitsui farebbero affluire a Taranto le navi che devono caricare il greggio per trasferirlo sui mercati. Una base logistica, dunque, e nessuna lavorazione del greggio in arrivo. Però, senza il via libera al piano regolatore portuale e le necessarie autorizzazioni, tutto rimane fermo.

Ma non è solo la fase autorizzativa ad essere tortuosa. C'è anche una certa avversità al progetto "Tempa Rossa" se si considera che un movimento ambientalista di Taranto ha fatto appello alla commissione Petizioni del Parlamento Europeo, anche se da Bruxelles hanno risposto che per ora non sono state riscontrate violazioni alla legge Seveso, e che nel 2012 proprio il Consiglio comunale di Taranto, con un ordine del giorno, ha detto no all'avanzamento delle opere "Tempa Rossa". Una posizione, questa, influenzata dalle vicende Ilva in quanto si era a pochi mesi dal sequestro degli impianti dell'area a caldo del siderurgico di Taranto ordinato dal gip con l'accusa di disastro ambientale.

Stasi e colpi di freno provocano intanto insofferenza nei manager di Shell e Total che, mesi fa, sono stati a Taranto per cercare di capire cosa stesse succedendo e perché tutto fosse fermo. "La cosa più difficile da spiegare agli emissari di grandi compagnie straniere è la complessità della nostra burocrazia - commenta Sergio Prete, presidente dell'Autorità portuale, che gli ha incontrati -. A Taranto accade con gli investitori di "Tempa Rossa" ma anche con Hutchinson ed Evergreen per il terminal container".

# Riforma dei porti, appello di Merlo a Miazza

Santa Margherita Ligure - Il presidente dell'Autorità portuale di Genova Luigi Merlo tende la mano al collega savonese Gianluigi Miazza.

Santa Margherita Ligure - Il presidente dell'Autorità portuale di Genova Luigi Merlo tende la mano al collega savonese Gianluigi Miazza. E lo fa con un invito al dialogo dopo essere arrivato al Satec di Ucina, a Santa Margherita Ligure, passeggiando sul lungomare **in compagnia del ministro dei Trasporti Maurizio Lupi** che prima di partecipare all'incontro organizzato dalla Confindustria nautica non ha dimenticato di rimarcare il fatto che «in Italia deve essere ridotto il numero delle Autorità portuali perché ventiquattro sono troppe».

Il prossimo 13 giugno sarà presentata in Consiglio dei ministri la nuova legge di riforma dei porti, che proprio Lupi ha definito essenziale per «rilanciare una delle attività industriali più importanti del nostro Paese». Il clima, però, resta teso. **A Savona c'è stata una vera e propria levata di scudi contro l'ipotesi di**

Santa Margherita Ligure - Il presidente dell'Autorità portuale di Genova Luigi Merlo tende la mano al collega savonese Gianluigi Miazza. E lo fa con un invito al dialogo dopo essere arrivato al Satec di Ucina, a Santa Margherita Ligure, passeggiando sul lungomare **in compagnia del ministro dei Trasporti Maurizio Lupi** che prima di partecipare all'incontro organizzato dalla Confindustria nautica non ha dimenticato di rimarcare il fatto che «in Italia deve essere ridotto il numero delle Autorità portuali perché ventiquattro sono troppe».

Il prossimo 13 giugno sarà presentata in Consiglio dei ministri la nuova legge di riforma dei porti, che proprio Lupi ha definito essenziale per «rilanciare una delle attività industriali più importanti del nostro Paese». Il clima, però, resta teso. **A Savona c'è stata una vera e propria levata di scudi contro l'ipotesi di**

**accorpamento** dello scalo con Genova. Una protesta che ha visto scendere in campo non solo il mondo delle banchine, ma anche semplici cittadini e lavoratori dell'Autorità portuale guidata da Miazza, che nei giorni scorsi hanno appeso proprio in via Gramsci uno striscione con su scritto "Giù le mani dal porto". Proteste legittime, soprattutto in assenza di una chiara indicazione sulle modalità di "fusione" fra enti. Ed è proprio sulla necessità di fare chiarezza che insiste Merlo. **«Credo che sia il caso di predisporre un progetto comune** – dice – **da presentare entro il 13 giugno. Genova e Savona insieme, una proposta da dare al governo tracciando quelle che sono le nostre priorità, le linee guida da seguire, le esigenze per il nostro territorio. Coinvolgiamo anche la Regione Liguria, mi faccio avanti».**

Con la nuova legge di riforma ogni scalo italiano dovrebbe mantenere la propria indipendenza gestionale ma le strategie, gli investimenti e l'autonomia finanziaria saranno decise in maniera coordinata. **«Da parte mia voglio metterci la faccia** – spiega il presidente del porto di Genova – **perché credo sia opportuno fare, Genova e Savona unite, un piano d'azione da proporre al ministro Lupi. Stimo il collega Miazza e gli faccio questo invito. Genova non vuole avere nessuna posizione egemone nei confronti di Savona, le decisioni vengono prese in Parlamento e non certo dal sottoscritto».**

Su quello che Genova e Savona dovrebbero fare di comune accordo, **Merlo sembra avere le idee piuttosto chiare, proprio come il ministro Maurizio Lupi** che ha bacchettato le Authority liguri come enti che troppo spesso «non hanno dialogo e sono

in competizione tra loro quando invece la concorrenza deve essere quella tra i porti del Nord e quelli del Mediterraneo perché in questa regione stiamo realizzando il Terzo valico e collegheremo Amsterdam con Rotterdam e Genova».

**«Parliamo insieme da un piano regolatore portuale** - conclude Merlo - visto che una guerra tra il porto di Genova e quello di Savona non avrebbe davvero alcun senso. L'unico antagonismo che il nostro settore può accettare è quello tra

operatori». I tempi di azione da qui al 13 giugno sono ridotti. E dopo questo passo in avanti da parte di Merlo, la palla passa ora nelle mani di Miazza dal quale il presidente del porto di Genova si aspetta una risposta.

## Porti: Lupi, autonomia ma strategie coordinate

Troppe 24 autorità portuali, devono dialogare fra di loro

17 maggio, 14:42

(ANSA) - SANTA MARGHERITA LIGURE (GENOVA), 17 MAG - "Ogni porto dovrà mantenere la sua autonomia gestionale, ma le strategie, gli investimenti, l'autonomia finanziaria dovranno essere fatte in maniera coordinata": così il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi in merito alla riforma della legge sui porti, a margine della convention Salec organizzata da Ucina Confindustria Nautica.

"Dobbiamo tornare a fare sistema per rilanciare una delle attività industriali più importanti, quella delle attività portuali - ha proseguito Lupi -. Ventiquattro autorità portuali sono troppe, ma il problema non è solo che sono troppe ma che non dialogano tra loro". Il ministro ha sottolineato come la grande sfida sia logistica. "In Liguria stiamo realizzando il terzo valico, collegando Amsterdam con Rotterdam e Genova.

Si aprirà la competizione finalmente tra i porti del Nord e i quelli del Mediterraneo e noi stiamo ancora pensando alla concorrenza tra Genova, La Spezia e Savona", ha aggiunto Lupi.

## **Porti: Authority Trasporti, la riforma si farà**

**Camanzi, ministro Lupi ha dato indicazioni chiare**

**(ANSA) - TORINO, 8 MAG - La riforma della legge sui porti "si farà" e la discussione avviata in Parlamento "va nella direzione giusta". Se ne è detto convinto il presidente dell'Autorità dei Trasporti, Andrea Camanzi, che oggi a Tomo ha incontrato i giornalisti al termine di un'audizione con tutti i soggetti coinvolti nel trasporto ferroviario.**

**"Il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, ha dato indicazioni chiare - ha commentato Camanzi - e sono convinto che il Parlamento procederà sulla via della riforma. Se la commissione parlamentare ci chiederà un parere, siamo pronti a darlo. Ma sono convinto che la riforma si farà". (ANSA).**

## Naos benedice la consegna del Wedellsborg

Dopo il progetto di allargamento del Transeuropa di Grimaldi (completato a Malta da Palumbo), lo studio triestino ha seguito gli ultimi ritocchi al ro-ro costruito da Visentini per Nordana

È ormai pronto a entrare in servizio – la prima toccata commerciale è prevista per il 22 maggio a Mostagnem in Algeria – il nuovo ro-ro Wedellsborg, costruito dai cantieri Visentini di Porto Viro per la compagnia danese Nordana (S2S n.15/2013).

La nave, infatti, ha effettuato la scorsa settimana varo e alcune prove tecniche, raggiungendo in seguito il bacino di carenaggio dell'Arsenale San Marco di Trieste per la messa a punto di alcune lavorazioni conclusive (dalla pitturazione della carena al montaggio di due gru che verrà poi completato a Chioggia) sotto la diretta direzione del progettista, l'ingegner Roberto Prever, titolare dello studio navale triestino Naos.

“Pur avendo un layout molto classico, rispetto alle precedenti navi realizzate

toccherà i porti di Porto Marghera, Taranto, Livorno e Genova.

Lo studio triestino Naos si è inoltre recentemente occupato di una commessa per conto del gruppo Grimaldi Napoli, vale a dire il restyling del traghetto Transeuropa, passato pochi mesi fa da Fimlines alla controllante partenopea. Prima di rimetterlo in linea fra Igoumenitsa e Ravenna, il gruppo Grimaldi ha deciso di aumentarne la capacità, sottoponendo la nave (costruita nel 1995) ad alcuni lavori di potenziamento, effettuati presso gli stabilimenti di Palumbo a Malta. NAOS è stata incaricata della realizzazione dello studio di base, dei piani di classifica scafo e dei disegni costruttivi, studio di stabilità e piano di sicurezza.

**Andrea Molzo**

da Visentini, il profilo della costruzione e gli spazi per il carico sono stati molto potenziati. La rampa di poppa è stata significativamente allargata, così da permettere il carico simultaneo di veicoli” recita una nota rilasciata da Naos, che evidenzia anche la rimarchevole dotazione

di equipaggiamento per il sollevamento, con due gru Cargotec in aggiunta a quelle per il lo-lo dei container sul ponte superiore.

Altra caratteristica saliente di Wedellsborg, ro-ro da 179 metri di lunghezza, 26,5 di larghezza e 18.500 tonnellate di stazza lorda, capace di trasportare oltre 2.500 metri lineari di carico e 522 TEUs, saranno i bassi consumi. Una carena innovativa e i profili delle pale delle due eliche consentiranno infatti risparmi di carburante valutabili tra il 6 e il 9% rispetto a quelli di scafi di uguali dimensioni e portata. A contribuire sarà anche l'NPS (Naos Propulsion System), nuovo sistema propulsivo messo a punto da Naos insieme a MAN che ha fornito i motori.

Da notare infine che inizialmente la nave era stata disegnata per ospitare un sistema di scrubber; in un secondo tempo però Nordana vi ha rinunciato e lo spazio ad esso destinato è stato invece utilizzato per alcuni serbatoi atti ad accogliere carburanti a basso tasso contenuto di zolfo, oltre a HFO e MDO.

Wedellsborg opererà su una linea fra Mediterraneo e America Latina e in Italia

## Vanno a MSC le banane di Ecuadorian Line

Anche il gruppo Bonita ha deciso di 'pensionare' le sue 5 navi bananiere, optando per i container reefer della compagnia ginevrina

Le banane Bonita, il marchio con cui viene commercializzata la frutta del gruppo ecuadoriano Naboa, abbandoneranno la navi bananiere per 'salire' sui container di MSC.

Nei giorni scorsi si è registrato l'ennesimo - dopo quelli di Dole (S2S n.41/2011) e Chiquita (S2S n.32/2013) - passaggio di traffici di merci deperibili dalle tradizionali reefershops ai più moderni e versatili box refrigerati, in grado di viaggiare a bordo di navi portacontainer convenzionali su servizi di linea operati dai grandi carrier internazionali, una tendenza in atto ormai da alcuni anni e che non accenna ad arrestarsi (S2S n.2/2014).

Naboa fino ad oggi ha trasportato la sua banane dal Centro America al Nord Europa con la propria flotta di proprietà, composta da 5 navi bananiere costruite tra il 1993 e il 1994, operate tramite la compagnia controllata Ecuadorian Line.

Non è chiaro che fine faranno questi mezzi né se la shipping company continuerà ad esistere, ma - secondo quanto riferito dalla società specializzata Dynamar - la corporation guidata dal magnate ecuadoriano Alvaro Noboa ha deciso di affidare i propri carichi a MSC, che li trasporterà dai porti d'origine all'Europa Settentrionale tramite il suo servizio West Coast South America-North Europe, (a cui anche CSAV contribuisce con una nave), operato da 7 unità da 4.200 TEUs con la seguente rotazione: Guayaquil, Balboa, Cristobal, Anversa, Bremerhaven, Rotterdam, Le Havre, Savannah, Port Everglades, Balboa e Guayaquil.

In questo modo Ecuadorian Lines si è assicurata ogni settimana 260 attacchi reefer a bordo, sufficienti a trasportare 300 casse di banane in container High Cube refrigerati da '40 piedi.

F.B.

## Dall'UE una 'dichiarazione d'intenti' per il futuro dello shipping

Anche ECSA ed ECASBA condividono le priorità fino al 2020, individuate ad Atene dai rappresentanti degli Stati membri alla presenza di UE e IMO

ECSA ed ECASBA, rispettivamente l'organizzazione europea degli armatori e quella degli agenti marittimi, hanno espresso ampio supporto alla 'Dichiarazione di Atene', il documento votato pochi giorni fa all'unanimità da ministri o rappresentanti governativi degli Stati membri dell'UE e dell'area

EEA (quindi anche Islanda, Liechtenstein e Norvegia) competenti in materia di shipping.

La dichiarazione è stata sottoscritta in occasione di uno dei cosiddetti 'meeting informali' per il settore marittimo, presieduto dal ministro greco dello shipping Miltiadis Varvitsiotis e che ha visto la partecipazione anche di Siim Kallas e del segretario generale IMO Koji Sekimizu, e ha rappresentato una revisione di 'metà mandato' degli obiettivi strategici comunitari per il trasporto

marittimo fino al 2018 (stabiliti, appunto, nel 2009) e delle prospettive fino al 2010, e servirà anche da base per l'adozione di conclusioni formali da parte del Consiglio TTE (Trasporti Telecomunicazioni ed Energia) nel prossimo giugno.

Queste le priorità indicate dai ministri: rafforzare l'importanza dello shipping

nell'economia e nel welfare europei, assicurare la competitività dell'industria del settore - intensificando gli sforzi tesi alla liberalizzazione del mercato e mantenendo l'attuale regime in materia di aiuti di Stato -, aumentare l'occupazione, migliorando la mobilità tra impieghi a bordo e a terra e l'attrattività dell'intero comparto.

Un'attenzione particolare è stata dedicata allo Short Sea Shipping, che per i rappresentanti governativi dovrà giocare un ruolo sempre più rilevante. È

necessario sfruttarne tutte le potenzialità - hanno ribadito -, e dovrà essere sostenuta finanziariamente la conversione delle navi più datate impiegate nel trasporto marittimo di corto raggio, affinché queste possano adeguarsi agli standard richiesti. Infine, gli Stati firmatari hanno sottolineato il ruolo dei servizi digitali per il settore (come SafeSeaNet o THETIS) e l'integrazione del concetto di "insularità" nell'elaborazione delle politiche UE: "l'idea - si legge nel documento - è di prevenire l'esclusione e l'isolamento,

sociale e territoriale, in modo da poter offrire anche alle isole più piccole o più lontane uguali opportunità di crescita".

La dichiarazione ha incontrato, come detto, l'apprezzamento dell'ECSA, che per voce del suo segretario generale Patrick Verhoeven l'ha definita "positiva" e "lungimirante". L'associazione delle degli armatori europei ha anche compilato una sua lista di priorità - "che in larga parte coincidono con quelle individuate ad Atene": mantenere condizioni che permettano di competere ad armi pari con le altre potenze marittime, migliorare le performance dal punto di vista del rispetto dell'ambiente senza rinunciare alla competitività, promuovere le carriere nel settore e migliorarne l'immagine, arrivare a completare il percorso verso un mercato unico, far sì che l'UE mantenga il suo ruolo di leader nella promozione di un libero commercio su scala mondiale e nel contrasto e sradicamento della pirateria.

ECASBA, dal canto suo, ha sottolineato il suo pieno supporto alla dichiarazione, che ha definito un "chiaro e inequivocabile" riconoscimento dell'importanza del settore.

FM.

## La Cina sarà il secondo mercato crocieristico del mondo

Carnival prevede una crescita esponenziale e rafforza la sua presenza con navi di Costa e Princess Cruises

Dopo la decisione di Royal Caribbean di posizionare in Cina, a partire dal 2015, la sua nuova nave Quantum of the Seas (S2S n.17/2014) – ancora in costruzione dai cantieri tedeschi Meyer Werft – non poteva tardare una contromossa del primo gruppo crocieristico mondiale.

E infatti Carnival ha annunciato che per tutto il prossimo anno la Costa Serena, cruiseship della controllata italiana Costa

Crociera, navigherà in Asia partendo da Shanghai, con itinerari dedicati al mercato interno della Repubblica Popolare. Ma non è tutto: la shipping company di Miami ha anche rivelato che, stando ai dati in suo possesso, già nel 2017 quello cinese diventerà il secondo mercato crocieristico mondiale (oggi è la Gran Bretagna, con 1,73 milioni di passeggeri), attestandosi immediatamente dietro gli Stati Uniti.

Per questo motivo, oltre alla Serena – che andrà ad affiancare Costa Victoria e Costa Atlantica, già operative in Cina – Carnival ha deciso di posizionare a Shanghai già durante l'estate 2014 (dal 21 maggio al

4 settembre) anche la Sapphire Princess, nave del brand 'premium' Princess Cruises. Con queste due mosse la capacità del gruppo impegnata in Cina aumenterà del 66% nel 2014, del 74% nel 2015 e in totale del 140% considerando il periodo 2013-2015.

Un riposizionamento dell'offerta considerevole, consentito grazie al fatto – particolarmente significativo, secondo gli

analisti internazionali – che Costa Serena, costruita nel 2007 con 3.780 passeggeri di capacità, è molto più nuova e grande rispetto alle altre due navi col fumaiolo giallo già presenti nella regione: Costa Atlantica, costruita nel 2000 con 85.700 GT e 2.680 passeggeri, e Costa Victoria, costruita nel 1996 con 75.200 GT e 2.394 passeggeri.

D'altra parte Carnival non avrebbe potuto lasciare 'campo libero' al gruppo rivale RCCL, che con la decisione di posizionare a Shanghai per tutto l'anno la nuova e capientissima Quantum of the Seas (quasi 5.000 passeggeri) ha di fatto

impresso un'accelerazione al già ben avviato processo di sviluppo dell'industria crocieristica cinese. A questo proposito i numeri raccolti dalla Asia Cruise Association non lasciano spazio a dubbi: se nel 2012 i cittadini della Repubblica

Popolare che avevano scelto una vacanza in nave erano stati 471.000, nel 2013 il numero era già salito a 530.000, ma le proiezioni per i prossimi anni sono esponenziali.

Carnival aveva scommesso da tempo sull'importanza strategica del Far East come bacino d'utenza per le crociere: "Siamo stati il primo operatore mondiale, tramite Costa Crociere, ad 'aprire' il mercato cinese già dal 2006 – ha ricordato il CEO di Carnival Corporation Arnold Donald – e continuiamo a credere nello sviluppo di questo paese, come testimonia il fatto che nel 2015 saremo il primo gruppo del settore ad avere 4 navi stabilmente posizionate in Cina. I cinesi hanno già dimostrato di apprezzare le crociere su Costa Atlantica e Costa Vittoria, e siamo certi che apprezzeranno

anche quelle proposte da Costa Serena e Sapphire Princess".

Soddisfatto anche Michael Thamm, Amministratore Delegato di Costa Crociere S.p.A., che ha commentato: "L'arrivo di Costa Serena nel mercato cinese costituisce un grande traguardo per la nostra azienda, e siamo orgogliosi di essere la prima compagnia internazionale ad avere tre navi posizionate in Cina. La nostra attuale strategia mira a portare allo sviluppo ancora più rapido del mercato cinese, che ha un grande potenziale di crescita".

Ma l'interesse di Carnival si focalizza su tutta l'area asiatica: la compagnia investe da anni per sviluppare il business crocieristico anche in Giappone, a Singapore, Hong Kong, Taiwan e Corea del Nord e nel 2014 presiederà la regione con un totale di 27 navi di 7 diversi brand e 1.439 scali in 90 porti asiatici. Significativa anche la presenza della corporation controllata da Micky Arison in Estremo Oriente, con 10 uffici di cui 5 in Cina: a Shanghai, Pechino, Tianjin, Guangzhou e Chengdu (il competitor

RCCL ha propri presidi commerciali e operativi a Shanghai, Pechino, Guangzhou e Singapore).

Sul fronte degli equilibri mondiali, il progressivo sviluppo del mercato crocieristico interno cinese – quindi il ruolo della Cina come serbatoio di clienti per le compagnie, e non più solo come destinazione 'esotica' per i turisti occidentali – avrà sicuramente effetti tangibili a livello di equilibri globali. In un

recentissimo studio, pubblicato nei giorni scorsi immediatamente dopo gli annunci di Carnival e Royal Caribbean, UBS Investment Research prova già a delineare qualche possibile scenario: nel 2014 Carnival posizionerà in Asia il 12% della sua capacità totale, con un incremento di 2 punti percentuali su base annua, e la stessa cosa farà Royal Caribbean, mentre nel 2015 quest'ultima compagnia, con l'arrivo della Quantum, vedrà operare in Far East il 14% della sua flotta in termini di capacità. Questo spostamento verrà inevitabilmente compensato – secondo gli analisti dell'istituto svizzero – togliendo parte della capacità attualmente utilizzata in mercati saturi, come quello dei Caraibi. Questa combinazione di fattori potrebbero avere effetti positivi per le compagnie secondo UBS, poiché l'incremento della copertura in Cina consentirà di sfruttare al massimo un bacino d'utenza in continua crescita, mentre ridurre l'offerta ai Caraibi potrebbe contribuire a migliorare i guadagni di un mercato statico e con tariffe ancora basse.

F.B.

## Evergreen e Yang Ming archiviano il primo trimestre in perdita

*Il passivo netto è stato pari rispettivamente a circa -64 milioni e -51 milioni di dollari USA*

~~Infomare~~ Nel primo trimestre di quest'anno le compagnie di navigazione taiwanesi Evergreen Marine Corporation e Yang Ming sono incorse entrambi in una perdita netta. La prima compagnia ha totalizzato un risultato netto di segno negativo per 1,93 miliardi di dollari di Taiwan (64 milioni di dollari USA), cifra analoga a quella - sempre di segno negativo - registrata nei primi tre mesi del 2013. Evergreen ha totalizzato ricavi per un totale di 34,32 miliardi di dollari di Taiwan (+2,8%) ed un passivo operativo di -1,38 miliardi di dollari di Taiwan rispetto ad un passivo operativo di -2,04 miliardi di dollari di Taiwan nel primo trimestre dello scorso anno.

Yang Ming ha chiuso i primi tre mesi del 2014 con una perdita netta di -1,54 miliardi di dollari di Taiwan (51 milioni di dollari USA), con una sensibile riduzione rispetto ad una perdita netta di -2,68 miliardi di dollari di Taiwan nel corrispondente periodo del 2013. I ricavi della compagnia sono aumentati del +2,8% a 28,24 miliardi di dollari di Taiwan e il risultato operativo è stato di segno negativo per -1,03 miliardi di dollari di Taiwan rispetto ad un passivo operativo di -2,86 miliardi di dollari di Taiwan nei primi tre mesi dello scorso anno. (44)

## Evergreen to add 8<sup>th</sup> Far East-North Europe service

Evergreen is to add an eighth weekly loop between the Far East and North Europe through slots on the 'AEX 1/AEC 1' service offered by CSCL and UASC. Evergreen will brand the offer 'AEC 1', with its first sailing planned for 18 May from Qingdao. COSCO, Yang Ming and Hanjin also take slots on this service.

Of note, this addition allows Evergreen to continue serving Zeebrugge directly, as the Belgian port was recently dropped from Evergreen's China Europe (CEM) loop as part of a service reshuffle in the wake of the CKYHE formation.

The 'AEX 1/AEC 1' was organized in April by CSCL and UASC to replace a previous service operated jointly by CSCL and Zim. It is run with ten ships of 8,500-9,500 teu operated by CSCL with UASC co-loading.

As for Zim, it has ceased to serve the Far East-North Europe trade after failing to find an arrangement with other partners to continue operations on the trade.