



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

27 GIUGNO 2014

SHIPPING | I dragaggi a Napoli? Si fanno abolendo la Sin

Napoli - Seicento lavoratori del Terminal Conateco hanno bloccato il porto: per colpa della crisi potrebbero finire in cassa integrazione / LA GALLERY DELLA MANIFESTAZIONE

Napoli - Questa mattina i 600 lavoratori del consorzio Conateco, hanno bloccato il porto di Napoli: rischiano la cassa integrazione per mancanza di traffici, se a breve il ministero dell'Ambiente non darà il via libera ai dragaggi nello scalo partenopeo dove in questi giorni è in corso la Naples Shipping Week, dove la questione degli scavi è stata al centro del dibattito. Per colpa di una normativa bizantina, sono almeno 15 anni che a Napoli si discute dei fondali, con il risultato che oggi il maggior porto del Mezzogiorno non può ricevere nemmeno più le navi da 8.000 teu, rischiando di venire marginalizzato in Italia e nel Mediterraneo. Un problema portato nel cuore della Nsw, dove all'incontro organizzato all'Università Partenope il sostituto procuratore di Udine, Viviana Del Tedesco, ha lanciato la proposta di abolire i cosiddetti Sin, i siti di interesse nazionale, cioè quelle particolare aree istituite per legge che definiscono specchi acquei in condizioni particolarmente critiche sul fronte dell'inquinamento - e in cui Napoli rientra.

«Queste aree vanno abolite - spiega Del Tedesco - perché è stato dimostrato che non funzionano per il loro scopo» in quanto la farraginosità delle norme sui dragaggi porta a una situazione di stallo, con conseguente danno ambientale ed economico. Del Tedesco porta il caso dell'inchiesta da lei condotta nella Laguna di Grado, in Friuli, dove dopo 12 anni

di area Sin (di cui 11 passati sotto commissariamento) e impossibilità di effettuare dragaggi, l'economia della pesca e del turismo erano praticamente ridotte all'osso. L'inchiesta del procuratore ha dimostrato che dietro al bizantino sistema delle autorizzazioni, prosperavano aziende impegnate nelle eterne fasi di progettazione, preparazione, controllo. Una frode da 100 milioni di euro, senza che mai si venisse al dunque, mentre le aziende del territorio, che di quei dragaggi avevano bisogno, stavano scomparendo. «La maggior parte delle aree Sin è stata istituita tra il 1999 e il 2001. Sostanzialmente, l'ottenimento di questa denominazione garantiva un flusso cospicuo di finanziamenti alle Regioni. Per Napoli - dice Del

Tedesco - mi sembra che la cifra fosse di 180 milioni di euro. Forse dovrete chiedere al governatore di allora, che se ricordo bene era Antonio Bassolino, dove sono finiti quei soldi».

Tolta la Sin nella Laguna di Grado, e fatto passare giuridicamente il concetto di contaminazione - diverso da quello tout-court di inquinamento, che permette così di dragare il materiale ciclicamente senza spostarlo dall'area - ora le operazioni possono essere condotte a basso costo da chiunque, senza che - come dimostrato anche dell'inchiesta Mose di questi giorni - mille regole e norme portino le aziende ad atteggiamenti criminali, «perché oggi il sistema di regole della pubblica amministrazione è criminogeno» dice Del Tedesco. Un modello che si può applicare anche a Napoli? Certamente senza la Sin le procedure sarebbero più rapide, dice il commissario del porto di Napoli, Francesco Karrer, che tra l'altro è stato a lungo presidente del Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Ma come fa capire Ennio Marsella, del Cnr, la complessità dei rifiuti che si depositano sul fondale dello scalo partenopeo (basti pensare alle

fognature) è ben diversa dalla laguna di Grado («il disastro più grande che abbia mai visto? Un'isola di cotton-fioc in mezzo al porto»). Senza contare quello che dicono a mezza bocca gli operatori: è normale che la prima vasca di colmata sia andata a fuoco? E siamo proprio sicuri che chi oggi manda in cassa integrazione i lavoratori, lo faccia esclusivamente perché non ci sono i fondali in porto? Leggi e leggine in fondo sembrano davvero fare comodo a parecchi. Sotto il Vesuvio, il clima è davvero sulfureo, e mentre l'Autorità portuale è in attesa delle autorizzazioni per la seconda vasca, che dovrebbe raccogliere 1,2 milioni di metri cubi di materiale sui tre milioni complessivi da dragare, le polemiche non si smorzano.

Porti: Napoli; rischio cig, lavoratori bloccano Terminal

Code sulla A3, chiesto tavolo istituzionale urgente

(ANSA) - NAPOLI, 25 GIU - I lavoratori del Terminal portuale di Napoli e gli autotrasportatori hanno bloccato dalle 8 di questa mattina l'accesso al Porto di Napoli, creando seri problemi alla circolazione, con lunghe code che si sono formate sull'autostrada Napoli-Salerno, nel tratto prossimo al varco S.Giovanni. La protesta dei circa 600 lavoratori del consorzio Conateco e dei 1500 autotrasportatori dell'indotto è rivolta alla mancata esecuzione dei lavori di dragaggio dei fondali del Porto di Napoli, che ha provocato l'abbandono di diversi operatori, con un forte calo nel numero dei container movimentati.

Al termine di un corteo una delegazione dei manifestanti, circa 400, ha incontrato i vertici dell'Autorità Portuale che, in una nota congiunta firmata con i lavoratori, afferma che la preannunciata messa in cassa integrazione dei lavoratori potrà essere evitata "soltanto in presenza di un forte intervento delle Istituzioni locali".

Solo così - aggiunge la nota - "potrà essere sbloccata presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la problematica del dragaggio del Porto di Napoli, che impedisce al porto stesso di ricevere le navi di nuova generazione, con i noti e già attuali riflessi negativi sul lavoro".

La richiesta dei lavoratori del Consorzio Conateco e degli autotrasportatori dell'indotto è la convocazione urgente del tavolo istituzionale al quale chiedono di poter partecipare con una propria rappresentanza.

In caso di mancata risposta i lavoratori preannunciano lo sciopero delle attività portuali. Sul rischio imminente di cassa integrazione, i portuali chiedono anche l'apertura di un tavolo urgente alla Prefettura di Napoli. (ANSA).

Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Ravenna è cresciuto del +17,6%

Nei primi cinque mesi di quest'anno sono state movimentate 10,3 milioni di tonnellate (+12,4%)

Nei primi cinque mesi del 2014 il porto di Ravenna ha movimentato 10.290.181 tonnellate di merci, con una crescita del +12,4%, rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Le merci allo sbarco sono stati pari a 8,8 milioni di tonnellate (+12,6%) e quelle all'imbarco a 1,5 milioni di tonnellate (+11,2%).

L'Autorità Portuale di Ravenna ha reso noto che le merci secche sono cresciute del +15,3% (907mila tonnellate in più); le rinfuse liquide sono diminuite del -2,3%, mentre per le merci unitizzate, quelle in container sono risultate in calo del -6,5% e quelle su rotabili sono aumentate del +90% (339mila tonnellate in più).

L'incremento in valore assoluto più evidente - ha specificato l'ente portuale - è, già da diversi mesi, per i prodotti metallurgici, passati da 1.989.715 a 2.375.857 tonnellate e in crescita del +19,4%. I quantitativi più consistenti provengono da Taranto, Russia e Germania e insieme rappresentano quasi il 50%. In significativo aumento anche i prodotti agricoli (+45,5%) e le materie prime per le ceramiche che hanno registrato un incremento pari al +19,4%.

Per quanto riguarda i container, nel periodo gennaio-maggio si sono registrati 85.007 teu (-4,9%). In particolare, il calo è stato pari a 2.458 teu per i pieni (-3,6%) e 1.934 teu per i vuoti (-9,4%). Continua invece la crescita a due cifre del settore delle Autostrade del Mare, con una movimentazione complessiva nei primi cinque mesi dell'anno di 41.538 pezzi.

Il solo maggio 2014, con una movimentazione di 2.319.041 tonnellate (+17,6%), è risultato il mese migliore dall'ottobre del 2008, prima che si cominciassero a sentire i pesanti effetti della crisi. Lo scorso mese la movimentazione dei container è stata pari a 21.336 teu (+11,4%).

«Continua - ha commentato il presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Galliano Di Marco - la crescita a due cifre della movimentazione delle nostre merci, tanto che, se le percentuali registrate da gennaio a maggio 2014 si mantenessero fino alla fine dell'anno, potremmo superare, nel 2014, i 24 milioni di tonnellate di traffico complessivo, avvicinandoci ai valori precedenti alla crisi economica che dal 2008 si è fatta pesantemente sentire».

«Dobbiamo pensare - ha sottolineato Di Marco - che tutto ciò avviene senza che ancora siano stati avviati i lavori di approfondimento del canale. Considerando, infatti, che nel periodo 2008-2014 il porto ha perso circa 80 centimetri di fondale, si può ragionevolmente ipotizzare che, a parità di fondale, saremmo già tornati ai nostri massimi valori storici. Ecco perché restano fondamentali ed urgenti l'avvio e la realizzazione del "Progettone", al pari del Piano Straordinario di escavo pre-Progettone. In proposito, abbiamo già indetto, per il primo luglio prossimo, ai sensi della legge 84/94, una Conferenza dei Servizi, alla quale parteciperanno tutti gli enti competenti, e confidiamo in quella sede - anche in considerazione dei risultati delle analisi e delle caratterizzazioni effettuate con

ARPA e Regione Emilia Romagna - di ottenere le necessarie autorizzazioni a procedere con l'escavo all'imboccatura del porto e con la collocazione del materiale in mare, al largo, così da rimuovere al più presto le criticità che hanno indotto la Capitaneria di Porto ad emettere una recente ordinanza sul pescaggio massimo delle navi in ingresso ed uscita dal porto». (10)

Al Transport Logistic China il porto di Cagliari ha stretto i legami con il mercato asiatico

Incontrato i responsabili di una serie di imprese e istituzioni

~~inforMARE~~ - In occasione della sesta edizione della fiera internazionale Transport Logistic China, che si è tenuta la scorsa settimana a Shanghai, l'Autorità Portuale di Cagliari ha incontrato i responsabili di una serie di imprese e istituzioni asiatiche tra cui quelli dell'Autorità Portuale di Yantian e della Yantian Port Bonded Logistik Park, società quest'ultima che a sua volta comprende la Shenzhen Energy Logistic e la Shenzhen Yantian Port Logistic e che gestisce un'area di zona franca integrata attiva dal 2012 dove operano 80 operatori tra i più importanti al mondo, che si è dimostrata interessata al porto commerciale di Cagliari che potrebbe essere usato come piattaforma nel Mediterraneo per i propri operatori (Evergreen, Maersk, MSC, Toshiba e altri). Inoltre Valeria Mangiarotti, responsabile marketing dell'ente portuale di Cagliari, ha incontrato la responsabile dello sviluppo del mercato cinese con l'Italia della Geodis, una delle più importanti compagnie di spedizione al mondo, e il responsabile del gruppo Global Logistic Properties per l'Asia, che ha mostrato interesse alla creazione di un protocollo d'intesa per lo sviluppo di traffici preferenziali tra operatori cinesi e il porto di Cagliari. (44)

Riforma dei porti, ha vinto il Senato

Napoli - Il Senatore Filippi conferma:
«Partiamo entro l'estate».

Napoli - Anche il senatore Pd livornese Marco Filippi - alfiere della bozza al Senato sulla Riforma dei porti - alla fine si è lanciato nel toto-date, pronosticando il parto della legge «entro l'inizio dell'estate».

Insomma, stando al calendario dovremmo esserci, e Filippi arriva a quantificare numericamente il grado di intesa fra Senato (sintesi posizione: un make up della 84/94, ma con riduzione delle Authority da 24 a 14, cioè i porti considerati "core" dall'Europa più Civitavecchia come special guest) e ministero (sintesi posizione: cinque mega distretti logistico-portuali, anche se da mesi il ministro Lupi non batte più un colpo sull'argomento): secondo il Senatore, il grado di cottura della riforma sarebbe arrivato all'85-90%. C'è da crederci, vista l'animosità con cui è stato visto parlare qualche settimana fa, nell'intervallo di un seminario a Lerici tanto per cambiare sulla riforma portuale, con Enrico Seta, l'uomo del ministero che sta lavorando sul dossier porti.

Filippi ha parlato durante la sessione Smart Port, il

focus di Port&ShippingTech dedicato progetti alla logistica portuale, precisando che alcune misure più urgenti saranno inserite in un decreto legge e il resto della materia finirà nel disegno di legge di cui lo stesso Filippi è primo firmatario e relatore in Parlamento. I tre punti principali annunciati ieri sono un piano vincolante per le priorità infrastrutturali su cui puntare e regolamenterà con precisione l'assegnazione delle risorse pubbliche; una nuova classificazione delle Autorità portuali sulla scorta di quanto già prevede l'Unione Europea (che distingue fra porticore e porti comprehensive, senza

specificare il numero: insomma, forse da 14 Authority si può pure salire); integrazione tra attività portuali e di logistica. L'ultimo punto pare a favore del ministero, anche se «ci sono ancora alcune difformità di vedute da risolvere»: insomma, dicono i maligni, quel 15-10% a favore del ministero va rapidamente portato a zero. Mentre fuori dalla Stazione Marittima i lavoratori portuali del Conateco ancora protestavano, gli altri ospiti politici della tavola rotonda non sono risultati pervenuti, almeno in termini di contenuti. Al solito, la comunità imprenditoriale si trova nella scomoda posizione di non poter dimostrarsi scontenta (si parla di riforma dei porti) ma nemmeno poter far salti di gioia, visto che sulle banchine pochi si dicono interessati alle questioni di governance (numero Authority, nomine, comitati portuali) e parecchi vorrebbero sapere se verrà toccata l'impostazione del lavoro con la modifica degli art. 15, 16 e 17; così come se verrà garantita la proroga delle concessioni (punto ovviamente caro ai terminalisti, che lo considerano vincolante rispetto ai loro investimenti attuali e futuri).

Un osservatore acuto come Andrea Mastellone, presidente della Assoagenti, l'associazione che riunisce broker agenti marittimi napoletani, avverte come gli attuali disegni di riforma comunque rischino di nascere già vecchi, perché non tengono conto di alcune riforme che l'Europa stessa ci sta imponendo, come l'informalizzazione dei processi documentali (e-maritime, al centro della due giorni organizzata dall'Ecasba, l'associazione europea dei broker e degli agenti marittimi nel contesto della Naples Shipping Week). Infine, al convegno si è trovato il tempo di liquidare i porti di transhipment, considerati una sfida ormai persa - e forse un indizio su quali saranno le Authority che alla fine salteranno. Affermazioni che hanno fatto saltare sulla sedia Marco Simonetti, vicepresidente di Contship Italia, il terminalista che gestisce Gioia Tauro: «Prima di dire che la partita è persa

dobbiamo giocare e ci sono validi fattori strategici, economici e di mercato che dovrebbero spingerci a dire il contrario».

Porti: Filippi (PD) , per riforma convergenza tra dl senato e testo Lupi

Misure più urgenti andranno in decreto legge

(ANSA) - GENOVA, 27 GIU - Sulla riforma dei porti stiamo arrivando a un 85-90% di convergenza tra il disegno di legge approvato al Senato e il testo elaborato dallo staff del Ministro Lupi". Lo ha detto a Napoli il Senatore Marco Filippi (PD) durante la sessione SMART PORT, il focus di Port&ShippingTech dedicato ai progetti alla logistica portuale.

Precisando che alcune misure più urgenti saranno inserite in un decreto legge e il resto della materia finirà nel disegno di legge di cui lo stesso Filippi è primo firmatario e relatore in Parlamento. La riforma degli scali marittimi italiani si poggia su tre punti principali: 1) sarà un piano vincolante per le priorità infrastrutturali su cui puntare e regolerà con precisione l'assegnazione delle risorse pubbliche; 2) fornirà una nuova classificazione delle Autorità Portuali sulla scorta di quanto già prevede l'Unione Europea (che distingue fra porticore e porti comprehensive); 3) consentirà un'integrazione tra attività portuali e di logistica. "Su questo terzo punto ci sono però ancora alcune difformità di vedute da risolvere" ha aggiunto Filippi che ha poi parlato di tempi brevi ("entro l'inizio dell'estate") per la presentazione di questo testo normativo.

Annunziata: «La riforma portuale è bloccata dalla "finanza della gomma"»

Napoli - Il presidente dell'Autorità portuale di Salerno: «per ora dobbiamo fidare nel Parlamento, anche se sappiamo bene che ad oggi è tutto bloccato»

Napoli - Nel primo trimestre dell'anno il porto di Salerno ha aumentato i traffici del 35%, risultando in questo momento la struttura più vivace del panorama italiano. «Merito anche - dice il presidente dell'Authority salernitana, Andrea Annunziata - di alcune scelte procedurali che siamo riusciti a portare a termine, proprio nel periodo in cui tra l'altro l'attuale commissario dell'Autorità di Napoli, Francesco Karrer, era il numero uno del Consiglio superiore dei lavori pubblici». Quello che ha dato la carica a Salerno, spiega oggi Annunziata, è stato il prolungamento del principale molo del porto, ottenuta non attraverso la

modifica del piano regolatore (sarebbero serviti anni) ma semplicemente tramite l'adeguamento tecnico funzionale. **Non sempre però le cose filano così lisce: se si vuole crescere, dice Annunziata - oggi il presidente di un porto deve sapersi prendere dei rischi, compreso quello di beccarsi qualche avviso di garanzia.**Una provocazione, ma nemmeno troppo, perché oggi è evidente a tutti la quantità di tranelli, leggine, norme che rendono ogni azione complessa e potenzialmente rischiosa, e all'ombra delle quali effettivamente prospera un sottobosco di illegalità. Un sottobosco che blocca

tutto, e infatti Annunziata esprime la tentazione di denunciare per omissione in atti d'ufficio quelle amministrazioni che non rispettano le tempistiche nelle procedure di approvazione e autorizzazione dei lavori pubblici. Su questa considerazione, pesa sicuramente il fatto che oggi il sistema delle gallerie in progetto a Salerno è al palo in attesa di un via libera dalla Regione, anche se, sollecitato sul tema, Annunziata specifica che non intenderà procedere contro la Campania in questo senso.

Come cambiare le cose?

«Diamo poteri veri ai presidenti di Autorità portuale - risponde Annunziata - e ritorniamo al principio per cui erano stati creati i Comitati portuali: farli funzionare effettivamente da conferenza dei servizi».

A proposito di legge portuale, lei sa che fine ha fatto?

«L'idea iniziale del ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, era buona: facciamo dei macro distretti perché l'Europa tende sempre più a finanziare dei macro-sistemi. Il problema è che la finanza del trasporto su gomma - badi bene non le imprese, la finanza, quindi le grandi società che gestiscono le autostrade - ha intuito l'opportunità di entrare nella partita, pagandosi le opere non col ticket, ma con i soldi europei. Insomma, per ora dobbiamo fidare nel Parlamento, anche se sappiamo bene che ad oggi è tutto bloccato».

Avip firma un memorandum con Assoport

Genova - L'accordo prevede il mutuo impegno di entrambe le organizzazioni a sostenere iniziative complementari e condivise volte a promuovere lo sviluppo sostenibile».

Genova - Assoport, associazione dei porti italiani, ha firmato oggi a Genova un accordo di collaborazione permanente con Aivp, l'associazione che raggruppa i principali porti del mondo. **Il Memorandum Of Understanding (Mou) firmato oggi dal segretario generale di Assoport, Paolo Ferrandino, e dal presidente di Aivp, Jean Pierre Lecomte, prevede il mutuo impegno di entrambe le organizzazioni a sostenere iniziative complementari e condivise volte a promuovere lo sviluppo sostenibile in particolare delle città portuali italiane».** Assoport e Aivp con questo accordo si impegnano a scambi di reciproche informazioni su ogni evento mondiale riguardante le diverse attività portuali, nonché ad una mutua assistenza in termini di comunicazione. «Assoport - si legge nel documento - si impegna a promuovere attraverso i porti italiani la Mission Charter Of a Portcenter», la Carta di Aivp che promuove la cultura portuale nei suoi diversi aspetti coinvolgendo in primo luogo le scuole

Nuova strategia di sicurezza marittima dell'UE

È stata approvata ieri dal Consiglio dell'Unione Europea

inforMARE. Ieri il Consiglio dell'Unione Europea, su iniziativa della presidenza greca, ha approvato una strategia di sicurezza marittima dell'UE con l'obiettivo di preservare gli interessi della sicurezza marittima dell'Unione rispetto a una serie di rischi e minacce presenti nel settore marittimo mondiale, come la criminalità organizzata e transfrontaliera, le minacce alla libertà di navigazione, la proliferazione delle armi di distruzione di massa o di rischi ambientali.

La nuova strategia prevede di rafforzare le iniziative in cinque aree: l'intensificazione delle azioni con l'estero dell'UE coinvolgeranno un uso più efficiente di tutti gli strumenti disponibili nel campo della sicurezza marittima; lo sviluppo di un ambiente comune per la condivisione delle informazioni nel settore della sicurezza e sorveglianza marittima; il potenziamento delle capacità attraverso, ad esempio, la promozione di iniziative e progetti per la condivisione e il sostegno allo sviluppo di tecnologie; la gestione del rischio e la protezione di infrastrutture marittime vitali e la risposta agli stati di crisi; il rafforzamento della ricerca e della formazione nel settore della sicurezza marittima.

«Mi felicito di tutto cuore - ha dichiarato il vice premier e ministro degli Esteri greco, Evangelos Venizelos - per l'adozione della strategia per la sicurezza marittima dell'Unione Europea, che è stata tra le prime priorità della presidenza greca. Questa strategia rappresenta un significativo passo avanti in termini di salvaguardia degli interessi di sicurezza marittima dell'UE contro una serie di rischi e minacce nel settore marittimo mondiale, in conformità con i valori e i principi fondamentali dell'UE incluso il rispetto del diritto internazionale e, in particolare, la convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare».

Entro la fine di quest'anno sarà sviluppato un piano d'azione per attuare la nuova strategia. (14)

Bruxelles estende fino all'aprile 2020 la validità del regolamento di esenzione per categoria per le compagnie di trasporto marittimo di linea

Soddisfazione del World Shipping Council e dell'European Community Shipowners' Associations

La Commissione Europea ha deciso di estendere per altri cinque anni, fino all'aprile 2020, la validità del quadro giuridico in vigore che, a determinate condizioni, esenta i consorzi di trasporto marittimo di linea dalle norme comunitarie in materia di accordi restrittivi e abuso di posizione dominante. Bruxelles ha spiegato che, a conclusione di una consultazione pubblica realizzata nei primi mesi di quest'anno, è stato appurato che tale esenzione ha funzionato bene, dando certezza giuridica ad accordi da cui traggono vantaggio i clienti e che non minacciano la concorrenza. La Commissione ha quindi stabilito che la situazione del mercato giustifica una proroga.

Il World Shipping Council (WSC) ha accolto con soddisfazione la decisione di estendere la validità del regolamento di esenzione per categoria per i consorzi armatoriali formati da compagnie di trasporto marittimo di linea che hanno complessivamente una quota fino al 30% del mercato. «Gli accordi di vessel sharing - ha rilevato il presidente e amministratore delegato della WSC, Christopher Koch - costituiscono una consolidata ed essenziale parte delle reti di trasporto marittimo di linea che trasportano il commercio internazionale dell'Unione Europea e del resto del mondo. I consorzi consentono alle compagnie di fornire ai propri clienti servizi migliori a costi inferiori, con un miglioramento delle prestazioni ambientali».

Secondo la WSC, «il regolamento di esenzione per categoria della Commissione offre certezza giuridica ai vettori e trasparenza alla comunità dello shipping sulle norme in base alle quali i consorzi operano». «In questa che è la più internazionale delle attività - ha osservato Koch - è essenziale che le regole siano chiare e che tutti abbiano la stessa comprensione di ciò che tali norme rappresentano. Il regolamento di esenzione per categoria per i consorzi offre tale comprensibilità, e ciò rende il sistema più efficiente e più prevedibile. Di questo traggono vantaggio tutti i soggetti coinvolti».

Soddisfazione per la proroga fino all'aprile 2020 dell'esenzione dalle norme antitrust dell'UE è stata espressa anche dall'associazione degli armatori europei: «accogliamo calorosamente - ha commentato il segretario generale dell'European Community Shipowners' Associations (ECSA), Patrick Verhoeven - la decisione della Commissione Europea, che - ha sottolineato - è pienamente in linea con le nostre tesi. L'estensione del regolamento di esenzione per categoria sarà di grande beneficio per il trasporto marittimo di linea, consentendo la prosecuzione di un quadro giuridico che finora ha dimostrato la sua utilità. Le regole - ha rilevato Verhoeven - offrono chiarezza, trasparenza e certezza del diritto, ciò di cui in questi tempi difficili il settore trasporto marittimo di linea ha bisogno».

«La crescita della concorrenza dei consorzi del trasporto marittimo di linea - ha proseguito Verhoeven - determina un miglioramento dei servizi resi e promuove l'innovazione in un periodo di

aumento dei prezzi del fuel, di stagnazione economica, di norme ambientali più rigide e di severe misure di riduzione dei costi che le compagnie hanno assunto per restare a galla. La decisione della

Commissione è lodevole in quanto rimuove l'incertezza giuridica dall'equazione. In questo modo - ha concluso il segretario generale dell'ECSA - si permette agli operatori di entrare o uscire dagli accordi di consorzio esclusivamente sulla base della realtà del mercato, servendo così l'interesse dei caricatori e dei trasportatori, ma soprattutto dei consumatori». (14)

I porti cinesi al top nel mondo per produttività

Roma - Aumentate anche le movimentazioni per ora: da una media di 130 si è passati nel 2013 a 163.

I primi tre porti nella classifica mondiale riferita allo scorso anno, analizzati in termini di produttività, sono tutti cinesi: Tianjin, Qingdao e Ningbo.

Nella speciale classifica dei Terminal invece sul podio salgono: APM Terminals Yokohama e Tianjin Xingang Sinor e Ningbo Beilun. Tanto per dare un'idea dei numeri di movimentazioni, l'anno scorso il porto cinese di Tianjin ha totalizzato una media di 130 movimenti all'ora. I terminal APMT Yokohama e Tianjin Xingang Sinor in media possono produrre 163 movimenti complessivi per ora, secondo i dati 2013.

L'analisi JOC Port Productivity si basano sui dati forniti dalle linee e rappresentano oltre il 75 per cento della capacità globale, secondo Alphaliner. Grazie all'aumento di dati e agli ulteriori miglioramenti nell'elaborazione dei numeri, quest'anno ci sono più di 150.000 scali nel database, contro gli 87.000 nel 2012. La relazione fornisce i numeri e la produttività

dei porti e dei terminal con una valutazione dettagliata della loro posizione competitiva nel mercato locale, regionale e globale, cercando di sintetizzare tutti gli elementi e le variabili.

JOC Group organizzerà due conferenze quest'anno, entrambe incentrate sulla produttività portuale e in particolare le crescenti sfide poste dalle navi mega-portacontainer.

24/06/2014

armatori, politiche marittime

«Non è un'alleanza». Le ragioni della Cina dietro il no alla P3

La settimana scorsa il ministero del Commercio cinese ha dato parere negativo riguardo alla possibilità che la P3 possa operare in Cina. Questa decisione, a lungo attesa, ha di fatto, congelato l'alleanza, costringendo Maersk, Msc e Cma Cgm a dover rivedere le proprie strategie comuni, ove mai ci fosse ancora interesse a operare sotto un'unica società.

P3 non è un'alleanza, ma un'unica grande compagnia

Per il ministero del commercio cinese la P3 è un'alleanza «diversa nell'essenza» rispetto alle altre. Le alleanze tradizionali cooperano nell'utilizzo delle navi e degli slot, mentre P3 avrebbero creato un unico network per tutte le operazioni, accessibile solo ai soci, con operazioni quotidiane. Una struttura che avrebbe determinato una pianificazione delle rotte e del lavoro in anticipo, con una programmazione più propria delle società che delle alleanze. Anche a proposito della divisione dei costi, le alleanze tradizionali dividono i costi tra i partecipanti, contrariamente a quanto preventivato dalla P3 che avrebbe unito tutte le spese della gestione e di navigazione dividendole secondo accordi stabiliti all'origine. Quindi, anziché un'alleanza, sarebbe stata di fatto un'unica grande compagnia marittima.

Gli effetti sul mercato

Le società, si legge nel comunicato del ministero, avrebbero unito i propri mezzi e le proprie risorse per creare un network nel commercio tra Est e Ovest, prevedendo una gestione più vicina a quella di una società unica che di un'alleanza tradizionale. Inoltre, visti i numeri delle società, ci sarebbe stato un effetto diretto sulla concorrenza e sul mercato, con una posizione della P3 superiore agli altri soggetti o alleanze, che le avrebbe consegnato una capacità di azione maggiore, affossando la crescita di altri soggetti e concentrando nelle mani di un unico attore una grande parte del traffico.

Usa e Ue sì, Cina no

La decisione cinese si pone in contrasto con il via libera che avevano dato nei mesi precedenti sia le autorità americane (Federal Maritime Commission) che la Commissione europea. Secondo loro P3 non viola le leggi riguardanti la competizione. Le autorità cinesi, nel valutare il caso e prendere una decisione finale, hanno consultato le associazioni di categoria (China Shippers' Association, China Shipowners' Association, China Ports & Harbours Association and Shanghai Shipping Exchange), come riporta il sito Lloyd's List, che hanno espresso le proprie perplessità, in nome della salvaguardia di una maggiore competizione.

L'opinione degli armatori cinesi

In base ai dati cinesi, gli esportatori nazionali sarebbero stati danneggiati dall'alleanza, bloccando la loro crescita e il loro sviluppo e creando un danno alle imprese locali. In Cina, la P3 avrebbe potuto avere una quota di mercato di circa il 65%, e l'art. 35 del Regolamento Internazionale Marittimo cinese prevede che chiunque abbia una quota superiore al 30% possa essere soggetto a indagini.

Secondo l'associazione degli armatori cinesi (China Shippers' Association, Csa), la decisione è «giusta e responsabile», riporta il Lloyd's List.

L'obiettivo degli armatori cinesi «è di avere un sistema commerciale che possa dare benefici a tutti gli operatori, e non solo a due o tre soggetti». Csa ha cercato di evidenziare questa posizione al governo cinese durante i colloqui precedenti alla decisione, ma nega che questi contributi possano aver influenzato in qualche modo il lavoro delle autorità. Nonostante le posizioni delle associazioni di categoria raramente sono contrastanti o con interessi divergenti rispetto a quelle del governo centrale, Csa ha dichiarato che le autorità cinesi «operano in totale indipendenza».

Non tutto è perduto

Sebbene il blocco delle autorità cinesi abbia bloccato le strategie della P3, le possibilità sul tavolo non sono finite e si può configurare, nei prossimi mesi, una nuova forma di alleanza. La decisione del governo cinese ha chiarito i punti che non superano un controllo sulla regolarità dell'operazione, aprendo, di riflesso, a forme di collaborazione meno radicali che possono comunque fornire vantaggi ai soggetti interessati. Maersk, Msc e Cma Cgm hanno annunciato lo scioglimento di questa alleanza. Le reazioni composte e bilanciate da parte delle tre società lasciano presagire che si possa continuare a pianificare una cooperazione.