



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

2 AGOSTO 2013



Gioia Tauro ha carte in regola per «Zona economica speciale»

GIOIA TAURO - «Il porto di Gioia Tauro, con la sua leadership nel transhipment nel Mediterraneo, e con la disponibilità delle aree retroportuali ha tutte le carte in regola per favorire la nascita e di una "zona economica speciale" a sostegno di un rapido sviluppo economico e sociale di tutta la Regione Calabria».

«A questo - ha dichiarato il senatore Antonio Caridi - si aggiunga che recentemente la Regione si è fatta

promotore di un apposito Accordo di programma quadro (Apq) "Gioia Tauro polo della logistica industriale" che prevede una serie di complessi ed articolati interventi, infrastrutturali e non, votati al rilancio del porto quale polo della logistica del Mediterraneo.

Si inserisce in questa ottica il disegno di legge di iniziativa del Consiglio regionale sull'istituzione di una "Zona economica speciale" nel distretto logistico industriale della Piana di Gioia Tauro, approvato in Senato e già assegnato alla competente Commissione, grazie anche all'impegno di Caridi. Quale relatore in Commissione ed in aula è stato proprio designato il senatore calabrese, già fortemente impegnato su questo tema da assessore regionale alle Attività produttive e convinto assertore del fatto che - si legge in un comunicato - «occorre agevolare il processo di sviluppo che il governo regionale, guidato dal presidente Scopelliti, sta attuando per sostenere adeguatamente il sistema portuale e retroportuale con azioni capaci di rafforzare la struttura imprenditoriale e produttiva locale, rendendo maggiormente competitivo il sistema portuale, accrescendone e intensificandone le attività e i servizi. La costituzione di una Zes nell'area di Gioia Tauro comporterà l'istituzione di regimi di aiuto e strumenti di incentivazione a favore delle imprese localizzate in quel territorio, rafforzando nel contempo l'impegno della giunta regionale orientato al rilancio dell'area ma anche al potenziamento delle attività portuali e dei relativi servizi, elemento essenziale per lo sviluppo economico del comprensorio». Si tratta di un'iniziativa, secondo Caridi, «che apporterà indubbi benefici all'area di Gioia Tauro grazie alla possibilità di attirare nuovi investimenti che contribuiranno a sostenere lo sviluppo produttivo dell'area e del sistema portuale che potrebbe consentire all'intero territorio di riferimento di esplicitare le rilevanti potenzialità esistenti rispetto ad un ruolo di centralità anche sullo scenario nazionale ed internazionale. In questa ottica vanno indirizzati i processi decisionali finalizzati a valorizzare Gioia Tauro come una delle risorse più importanti per l'intera economia regionale, capace di favorire la ripresa e lo sviluppo del sistema produttivo calabrese nel suo complesso».

«In definitiva - ha concluso Caridi - la realizzazione delle Zes appare la ricetta ideale per rilanciare gli investimenti esteri in Italia, catalizzando l'interesse di grandi gruppi internazionali e creando dunque occupazione e sviluppo economico».

Via libera delle Commissioni parlamentari alla nomina dei componenti all'Authority dei trasporti

Accolte le nomine proposte dal governo: Andrea Camanzi (presidente), Barbara Marinali e Mario Valducci

~~Inf/01/2013~~ - Ieri la Commissione Lavori pubblici, comunicazioni del Senato e la Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera hanno approvato i nominativi indicati dal governo per i componenti della nuova Autorità di regolazione dei trasporti. Le proposte di nomina indicano Andrea Camanzi quale presidente dell'authority e Barbara Marinali e Mario Valducci componenti dell'Autorità.

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha accolto con soddisfazione il via libera dei due organi parlamentari: «sono molto contento - ha dichiarato Maurizio Lupi - che Camera e Senato abbiano approvato i nominativi indicati dal governo. Si tratta di una questione fondamentale per completare il quadro regolatorio e perché ciascuna delle funzioni preposte siano effettivamente operative. È ora fondamentale - ha concluso il ministro - che si provveda ad un rapidissimo insediamento. A Camanzi, Marinali e Valducci, rivolgo il mio più sentito augurio di buon lavoro».

Andrea Camanzi è consigliere presso l'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture (AVCP), Barbara Marinali è direttore generale per le infrastrutture stradali presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Mario Valducci, tra gli incarichi ricoperti a livello istituzionale, è stato presidente della Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera. (11)



Nominati presidente e componenti Autorità dei trasporti

ROMA - «Sono molto contento che Camera e Senato abbiano approvato i nominativi indicati dal Governo. Si tratta di una questione fondamentale per completare il quadro regolatorio e perchè ciascuna delle funzioni preposte siano effettivamente operative. E' ora fondamentale che si provveda ad un rapidissimo insediamento. A Camanzi, Marinali e Valducci, rivolgo il mio più sentito augurio di buon lavoro». E' quanto ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, alla notizia del via libera delle Commissioni Lavori Pubblici del Senato e Trasporti della Camera che ieri hanno formulato pareri favorevoli alle proposte di nomina di «Andrea Camanzi *(nella foto)* a presidente e di Barbara Marinali e Mario Valducci a componenti dell' Autorità di regolazione dei trasporti».

Sulla tema i componenti di Scelta Civica in commissione Trasporti della Camera, Roberta Ollaro, Paolo Vitelli e Andrea Vecchio hanno espresso parere favorevole.

«Scelta Civica - sottolineano i deputati Sc - è infatti convinta dell'urgente necessità che il nuovo ente assuma la difesa del consumatore in tutti i campi dei trasporti e in particolare di quelli ferroviari. Ci auguriamo che l'efficacia della sua attività sia maggiore di quella espressa dalle autorità già presenti: si pensi all' Authority per l'energia elettrica e per il gas che, nata nel 1995 e operativa dal 1997, non ha difeso i cittadini da una bolletta per lo meno "stranegante" e fra le più care d'Europa. Auspichiamo inoltre che l'autonomia dei vertici del nuovo ente sia tale da far passare in secondo piano il fatto che i loro nomi siano stati proposti dal ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, la cui attività devono in buona parte controllare».

«Il Movimento 5 Stelle in Commissione Trasporti ha votato contro alle tre nomine per l' Authority Trasporti» ha invece affermato Andrea Cioffi, capogruppo M5S in commissione. «Sono tutte frutto della vecchia politica, tra l'altro il Movimento 5 Stelle nel suo programma ha l'abolizione delle Authorities in quanto non hanno svolto con precisione il ruolo a loro affidato dalla legge. In particolare ci siamo opposti alla nomina di Mario Valducci già fondatore di Forza Italia, nonchè parlamentare per ben 5 legislature per il partito berlusconiano. Il ministro Lupi aveva promesso «terzietà» e «indipendenza» nei nomi dell'Authority, come può essere considerato «indipendente» Valducci quando è un fondatore di Forza Italia-Pdl ed ha ricoperto la carica di presidente della Commissione trasporti nella passata legislatura? », ha concluso Cioffi.

A Ravenna crescono i traffici nei primi 6 mesi

31 luglio 2013 I

RAVENNA – Nella prima metà dell'anno si è registrata nel porto di Ravenna una movimentazione merci in crescita del 2,8% rispetto allo stesso periodo del 2012.

In particolare gli sbarchi sono stati pari a 9,5 milioni di tonnellate (+1,2%) mentre gli imbarchi ammontano a 1,6 milioni di tonnellate (+13,1%).

Per quanto riguarda specificatamente il mese di giugno il traffico è stato di 1.950.813 tonnellate, superiore di quasi 60.000 tonnellate (+3,1%) rispetto a giugno 2012.

Questo a fronte di dati ISTAT dai quali risulta che il commercio estero per l'Italia, nei primi cinque mesi del 2013, è diminuito in termini di volumi dell'1,6% per le esportazioni (-4,7% Paesi UE, +2,4% Paesi extra UE) e del 6,4% per le importazioni (-4,5% Paesi UE, -8,7% Paesi extra UE).

Analizzando le differenti tipologie di merci, nel semestre, si riscontra che continua il trend estremamente positivo delle merci unitizzate: le merci in container sono cresciute di 118 mila tonnellate (+10,1%), mentre quelle su rotabili sono passate da 256 mila a 491 mila tonnellate, registrando una crescita pari a 234 mila tonnellate (+91,0%).

Una lieve contrazione si registra per la movimentazione delle merci secche e delle rinfuse liquide, le prime in calo di 13 mila tonnellate (-0,2%), le seconde di 38 mila tonnellate (-1,7%).

Tra le merci secche l'incremento percentuale più significativo (+68,5%) è per i prodotti agricoli ed in particolare per il granoturco.

In crescita anche i prodotti metallurgici (+3,9%), passati da 2,29 a 2,38 milioni di tonnellate, per i quali si è registrata una crescita degli arrivi dal porto di Taranto dopo le difficoltà di approvvigionamento dei mesi scorsi.

In calo rispetto all'anno precedente i materiali da costruzione (-8,3%), ma se si considera il trend mensile dall'inizio dell'anno si sono riscontrati incrementi costanti, e ad aumentare sono soprattutto le materie prime per le ceramiche per le quali a giugno si è riscontrato un +14,0% rispetto a maggio.

Per le rinfuse liquide, i chimici sono diminuiti dell'11,7%, mentre i prodotti petroliferi risultano in calo dell'1,8%. In controtendenza le derrate alimentari liquide che grazie ad un aumento dell'import degli oli vegetali hanno registrato un +10,9%.

Molto positivo il traffico container, +11,1% rispetto allo scorso anno, grazie al trend positivo registrato fin dall'inizio dell'anno, ma anche all'ottimo risultato di giugno in cui si sono contati 24.421 TEUs, il record di sempre registrato nel nostro porto. In particolare, nei sei mesi, l'aumento è stato di 5.976 TEUs per i pieni (+7,5%) e di 5.363 TEUs per i vuoti (+23,3%).

Mese record anche per la movimentazione trailer con oltre 5.000 pezzi movimentati. Nei sei mesi sulla linea Ravenna-Catania il traffico CIN/Timonia e Grimaldi è stato complessivamente di 18.398 pezzi contro i 10.919 dello scorso anno (+68,5%) a cui si aggiungono quelli della nuova tratta Ravenna-Brindisi che sono stati 4.194. In totale il numero dei trailer nel primo semestre è stato di 22.972 pezzi (+105,5%), più del doppio rispetto agli 11.177 dello scorso anno.

Molto positivo anche il risultato relativo al traffico di nuove autovetture, che da 7.820 pezzi dello scorso anno, sono passati a 12.706 (+62,5%).

Porti: Spezia; App e totem per turisti e crocieristi

Al via progetto Ue PortsetIdentite' per rapporto scalo-citta'

(ANSA) - LA SPEZIA, 29 LUG - Comune, Provincia e Autorità portuale della Spezia unite nella promozione turistica ed economica della città e nel miglioramento del rapporto tra porto e città. E' questo l'obiettivo del progetto 'PortsetIdentite' finanziato con oltre cinque milioni di euro dalla Comunità europea nell'ambito del Programma Operativo Italia - Francia Marittimo.

La Provincia della Spezia, con un budget di 129mila euro è partner del sottoprogetto che punta alla 'Valorizzazione, promozione ed integrazione nella zona del porto urbano' mentre il Comune della Spezia con poco più di 273 mila euro è partner anche del sottoprogetto legato a 'Il porto in città'.

Entrambi i progetti riguarderanno attività di marketing d'area e turistico, con una mappatura delle aree retroportuali per la creazione di un portafoglio dell'offerta territoriale, lo sviluppo di un'area web e di un sistema integrato d'informazione e valorizzazione dell'offerta turistica che prevede totem informativi e app per smartphone e tablet. "E' un progetto sul quale puntiamo molto - afferma il commissario dell'Autorità portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri - anche alla luce dell'incremento dell'attività crocieristica, che l'anno prossimo porterà alla Spezia 380 mila passeggeri". (ANSA).

Porti: Merlo (Genova), regia unica per autorità portuali

Da Assoportì volont  riforma

(ANSA) - GENOVA, 30 LUG - "Serve una programmazione portuale nazionale per le funzioni di coordinamento per evitare sovrapposizioni". Il presidente dell'autorit  portuale di Genova, **Luigi Merlo**, chiede una regia unica per i porti e sottolinea che " se manteniamo il meccanismo di oltre 20 autorit , ognuna con le proprie regole, c'  il bisogno di avere modalit  uguali per tutti. Da parte di Assoportì c'  la volont  di arrivare a una riforma". (ANSA).

A giugno il traffico delle merci nel porto di Valencia è diminuito dell'8,5%

Nel primo semestre del 2013 lo scalo spagnolo ha movimentato 33,0 milioni di tonnellate di merci (+0,8%)

~~inforMARE~~ - Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Valencia è diminuito dell'8,5% attestandosi a quasi 5,2 milioni di tonnellate rispetto a 5,7 milioni di tonnellate nel giugno 2012. La flessione è stata determinata dalla riduzione del -12,7% del volume delle merci containerizzate, che è ammontato a 3,9 milioni di tonnellate totalizzate movimentando 334mila container teu (-13,3%). Le altre merci varie sono aumentate dello 0,6% a 685mila tonnellate. Nel settore delle rinfuse sono state movimentate complessivamente 558mila tonnellate (+15,5%), di cui 341mila tonnellate di rinfuse liquide (+16,9%) e 217mila tonnellate di rinfuse solide (+13,4%).

Nel primo semestre del 2013 il porto spagnolo ha movimentato complessivamente 33,0 milioni di tonnellate di merci, con una progressione dello 0,8% rispetto a 32,8 milioni di tonnellate nella prima metà dello scorso anno. Le merci varie si sono attestate ad un totale di 29,8 milioni di tonnellate (+0,4%), di cui 25,8 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+1,3%) totalizzate movimentando 2.205.131 teu (+1,3%) e 4,0 milioni di tonnellate di altre merci convenzionali (-4,8%). Le rinfuse sono ammontate a 3,0 milioni di tonnellate (+4,1%), di cui 1,8 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-1,2%) e 1,2 milioni di tonnellate di rinfuse solide (+13,7%). (FF)

“Grande Fratello” container

Come controllare il 40% dei flussi di merce per l'economia globale e non farsene accorgere: le tre maggiori compagnie di trasporto container si alleano, creano nei fatti un mega cartello, conquistano il potere di condizionare rotte e sviluppo schierando in campo navi lunghe quanto quattro campi di calcio.

Solo Cina e Francia sembrano aver capito che piatto è in gioco

Quando Malcom McLean lanciò con Sealand il primo servizio di trasporto marittimo che prevedeva l'utilizzo di scatoloni di metallo per trasportare la merce, nessuno avrebbe potuto prevedere che di fatto l'intero interscambio mondiale di beni finiti o semilavorati sarebbe finito dentro ai containers. Ma specialmente nessuno avrebbe potuto prevedere quanto sta accadendo sotto gli occhi di tutti, senza che nessuno almeno apparentemente se ne preoccupi: e

cioè che i nuovi equilibri mondiali non si giocheranno sul controllo delle fonti energetiche, oggetto, per altro, con lo shale gas e con la conquista americana della leadership produttiva sia nell'oil che nel gas, di una vera e propria rivoluzione; bensì sul controllo assoluto e totale da parte di una oligarchia di tre, quattro

al massimo cinque grandi multinazionali sulle grandi rotte di traffico marittimo e quindi su una quota dell'interscambio mondiale, che, quanto a valore trasportato in container, probabilmente rappresenta già oggi più dell'60% della ricchezza in movimento sul pianeta. Considerando che l'interscambio mondiale nuove qualcosa come 57,7 miliardi di euro, che oltre il 90% di questi scambi avviene via mare, che di questa quota marittima di mobilità delle merci oltre il

65% quanto a valore viene trasportato in container e che i primi cinque gruppi del mercato di questo trasporto si avviano a controllare una quota superiore al 70%. Ebbene, sono sufficienti questi numeri, per comprendere il valore della partita che si sta giocando sulle rotte marittime, ma specialmente il peso e il potere contrattuale, in termini di scelta di

territori da servire e quindi da sviluppare, che questi cinque gruppi, il cui peso specifico è tutt'oggi drammaticamente sottovalutato, determinano sull'economia globale.

Se esiste un simbolo di questo orwelliano “Grande fratello del mare”, questo è senza ombra di dubbio la “Maersk MCKinney” prima di due serie di complessive 20 navi giganti che il gruppo danese Maersk (significativamente la prima porta il nome del

fondatore della compagnia scomparso solo un anno fa alla veneranda età di 98 anni) ha varato nelle scorse settimane.

E se esiste anche solo il sospetto che l'oligarchia di container carriers che comanda i grandi traffici si trasformi in un cartello in grado potenzialmente di condizionare i flussi, o più banalmente, i costi che gravano sulle

produzioni oggetto dell'interscambio mondiale, ebbene si può affermare che il sospetto non è più tale: è ormai diventato una realtà. L'intesa fra le tre prime compagnie container del mercato mondiale, ovvero Maersk, Msc e Cma-Cgm che hanno deciso di porre a fattore comune 256 navi giganti impegnate su 29 servizi su tre rotte principali del traffico marittimo mondiale, riversando su queste tratte una potenza di fuoco di 2,6 milioni

di container, travalica ovviamente i confini di un normale accordo commerciale e delinea quelli di una sfida per il controllo diretto dei gangli vitali dell'economia mondiale, la cui magnitudo rende stupefacente il disinteresse di gran parte degli Stati sovrani, dell'Unione europea, ma anche delle grandi concentrazioni produttive che da domani dovranno fare i conti con un "trasportatore globale" con il quale sarà difficile, ma molto difficile, trattare".

Nel 2011 tutti i container carriers del mondo hanno trasportato globalmente 589 milioni di container teu da 20 piedi. A bilancio 2013 quanti saranno e specialmente quale quota

di questo mercato sarà stabilmente in cassaforte di tre armatori che sommando le loro forze hanno messo in campo una capacità di trasporto e quindi numeri di teu che potranno essere raggiunti solo sommando la capacità delle flotte dei 18 gruppi che nel ranking mondiale inseguono Maersk, Msc, Cma-Cgm? E che effetto domino innescheranno le navi triple E (la capostipite è la MCKinney) o comunque i giganti sopra i 15.000 teu di portata di cui nei prossimi mesi sempre questi tre gruppi, ormai devoti al gigantismo navale, hanno fatto incetta nei portafogli or-

dine dei cantieri mondiali?

Ma prima di affrontare questi interrogativi nonché le conseguenze traumatiche nella scelta dei porti di scalo che saranno in grado di accogliere questi colossi, conquistando grazie a banchine in acque profonde e a spazi tali da consentire a quattro campi di calcio (tanta è la

lunghezza delle nuove navi) di manovrare all'interno di uno scalo marittimo, ci appare indispensabile sollevare un interrogativo che oggettivamente a oggi sembra rimanere senza risposta. È possibile che nessuno (salvo eccezioni di cui parleremo in seguito) sia a livello di leadership politiche, sia di leadership economiche e produttive, sia di analisti e osservatori dei cambiamenti geo-politici in atto, si sia posto domande su quale sarà l'assetto a medio e lungo periodo dell'interscambio mondiale?

A dire il vero qualcuno se ne è reso conto e se ne sta rendendo conto. Il governo cinese ormai da due decenni sostiene le attività di trasporto marittimo (siano esse compagnie di navigazione, siano porti) considerandole un tassello fondamentale per l'affermazione di un nuovo ordine economico mondiale e quindi per

Affermazione della produ-

zione cinese sui mercati internazionali. Non casualmente le due compagnie della Repubblica popolare cinese, Cosco e China Shipping, stabilmente fra i primi dieci carrier nella classifica mondiale, agiscono in sempre più stretto coordinamento e hanno attuato una politica di metodica appropriazione dei nodi di interscambio del commercio mondiale. Ultimo in ordine di tempo quel

porto del Pireo-Atene, che è la chiave per aprire la porta dei traffici distributivi nell'intera area mediorientale, sino alla Turchia, e che al tempo stesso è il grimaldello attraverso il quale scardinare le per altro sempre più fragili protezioni del mercato europeo.

Se n'è reso conto anche il governo francese, che proprio nei giorni scorsi ha annunciato l'intenzione di acquisire una quota del capitale di Cma-Cgm, terza nel ranking mondiale e terzo partner dell'alleanza con Maersk e Msc.

Per il resto solo silenzio e, nel migliore dei casi, apparente disattenzione. Sono trascorsi quasi 26 anni da quando Italia di navigazione e Lloyd Triestino, le due compagnie italiane di trasporto container controllate da Finmare con capitale pubblico, furono privatizzate. Avevano navigato per decenni sotto la forza di un acronimo: PIN. Preminente interesse nazionale, ovvero sotto la allora distorta convinzione che lo Stato dovesse mantenere in vita sempre e comunque, una flotta di bandiera ita-

liana per il suo valore strategico di "controllo" sull'interscambio mondiale. Allora le dimensioni di quelle compagnie e la presenza sul mercato di alcune centinaia di operatori rendevano anacronistica e fuori da ogni senso lo-



gico, quella pretesa di posizionamento strategico. Ma oggi?

I tre protagonisti dell'intesa che comunque rivoluzionerà un mercato del trasporto container da troppi anni a caccia di equilibrio, remuneratività e stabilità (attraverso una ripresa dei noli sino ad oggi inchiodati in basso dalla sovra capacità della flotta mondiale di portacontainer e dall'alto numero di navi in disarmo), sono per storia, caratteristiche, identikit soggetti anomali e prontamente diversi l'uno dall'altro sia sulla scena del container market, sia su quella

dell'eco-  nomia globale più in generale. Maersk, è parte integrante del gruppo danese Moller, che non solo nei fatti è un gruppo-Stato per l'incidenza delle sue attività (inclusi i cantieri navali dove costruisce le sue navi), ma che storicamente nel settore container (sembrerà un paradosso) riesce a far quadrare i conti grazie alle possenti rimesse dell'attività petrolifera.

Quindi la Msc, anomalia per eccel-



lenza. Non ostante la dimensione della sua flotta, nonostante piani di investimento per miliardi di euro (basti pensare che la Maersk MCKinney costa 190 milioni) conserva

due caratteristiche: è società a gestione familiare ed è una one man

company, governata a vista dal suo fondatore e presidente, l'armatore sorrentino, ormai da anni naturalizzato ginevrino, Gian Luigi Aponte. Dei fondamentali di bilancio di Msc, al di là delle indiscrezioni, non si sa nulla. Negli ultimi mesi gli analisti l'hanno indicata fra i leader del mercato come quella più esposta a scolate.

Terzo partner della grande alleanza, la compagnia Cma-Cgm. Originariamente compagnia di Stato e quindi "bandiera" sul mare della Francia

gaullista, quindi caduta in disgrazia e salvata dal finanziere Vincent Bolloré (oggi fra i più attivi protagonisti del trading e della logistica mondiale in aree strategicamente ipersensibili come l'Africa sub sahariana), poi rilevata da un altro finanziere, il siriano Jacques Saade. Precipitata con la grande crisi del 2009 nel baratro di un fallimento che pareva inevitabile, la compagnia si è salvata grazie alle ripetute iniezioni di denaro pubblico da parte del governo di Parigi che oggi la considera tanto strategica da spingere il suo Fond strategique a mettere a disposizione un bel po' di milioni emettendo obbligazioni garantite.

Insieme, queste tre multinazionali che - secondo molti - rappresentano il riferimento anche di forti interessi extra-shipping, saranno padrone della fetta più consistente dell'interscambio mondiale teoricamente potendosi permettere di incrementare finalmente le rate di nolo, garantirsi una remuneratività del capitale investito che (alla luce del loro indebitamento) sino a oggi si è rivelata impossibile e terranno le regole del gioco. Con un distinguo e al tempo stesso un fattore di incertezza tut-

t'altro che marginale: la Cina.

Pechino ormai da anni investe risorse sempre più consistenti nei suoi porti che hanno letteralmente scalato la classifica mondiale degli scali container, costringendo anche Rotterdam ad annainare bandiera, ma specialmente nelle due compagnie nazionali China Shipping e Cosco, nonché in una serie di container carriers satelliti o alleati.

Quale sarà la strategia di questi due vettori in grado di trasportare quote crescenti dell'interscambio cinese, nel momento in cui lo strapotere della triplice alleanza dovesse imporre oneri ritenuti un fair all'economia della Repubblica popolare?

La scelta di tutti questi operatori di usare navi giganti è ormai una realtà consolidata. Nata sulla spinta di economie di scala, rafforzata dalla convinzione di poter trasportare con consumi di carburante invariati (e il

carburante rappresenta oggi quasi l'80% dei costi di gestione di queste navi) il doppio del carico, quella al gigantismo navale è diventata una corsa incontrollabile.

Secondo i dati proposti da Rino Canavese, ex presidente del porto di Savona e oggi consultant del gruppo Gavio, oggi il 48% degli ordini ai cantieri è per navi con capacità superiore ai 12.000 TEU e a fine 2013 saranno oltre 250 le unità oltre quella portata. Secondo l'ultimo rapporto Alphaliner la flotta mondiale che al 31 dicembre 2012 annoverava 162 navi nella fascia fra i 10.000 e i 18.000 teu di portata, a fine anno ne avrà in servizio 199; a fine 2014, 254; a fine 2015, 282. Una armata sostenuta anche da una crescita altrettanto imponente delle navi fra i 7500 e i 10.000 teu: dalle 326 di fine 2012 alle 453 di fine 2015.

Tomando ai market leader è ugualmente impressionante la dinamica di crescita delle flotte: Maersk da una capacità di trasporto 2010 di 14.600.000 teu a una attuale di 17.000.000; Msc da 12.100.000 a 13.2000.000; Cma-Cgm nello stesso periodo da 9.041.000 teu di portata complessiva a 10.600.000.

Complessivamente le top 25 della flotta mondiale totalizzavano complessivamente una capacità di trasporto per 109 milioni 149mila teu, con le prime tre attestate sopra i 42 milioni aggregati.

P3 Network, così è stata battezzata la nuova alleanza a tre con un nome che in Italia evoca fantasmi del passato, sarà probabilmente operativa a metà del prossimo anno.

E probabilmente nessuno è oggi in grado di prevedere quali reazioni a catena innescherà ancora prima della sua nascita.

P3 □lite

Although Maersk and its allies could add new partners, P4 looks elusive for now

Could the P3 Network being set up by Maersk Line, Mediterranean Shipping Co and CMA CGM ever become the P4 or P5 group?

Of course, it would be foolhardy to say no, since who knows how the container shipping industry will evolve over the next few years?

But neither is it easy to see which other line or lines may be suitable candidates to join this exclusive partnership.

To begin with, any future member would need to be of comparable size and to have a compatible fleet.

Yet fourth-ranked Evergreen clearly prefers smaller ships, giving rise to speculation that the Taiwan line hopes to revive its round-the-world service concept, once the new Panama Canal locks are open.

It may also be hard to bring lines with very different corporate cultures into the fold, in effect ruling out many of the Asian operators.

Neither have most other carriers so far gone for the ships of 16,000 teu or more that the P3 lines will be deploying in the Asia-Europe trades, with the exception of China Shipping and United Arab Shipping Co.

The latter will soon confirm an order for 18,000 teu units, then pair up with China Shipping on that route.

Given the background of the three P3 founders, another European line would be easiest to accept, if only for the practical purposes of communications.

The obvious candidate would be Hapag-Lloyd, now ranked number seven in the world but which would rise to fourth place should it ever merge with Hamburg Süd.

That, however, would almost certainly create antitrust concerns in Brussels, yet another reason why P3 may just stay as it is.