



*Autorità Portuale di Taranto*  
*Taranto Port Authority*

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

**26 NOVEMBRE 2013**

# L'Europa ha scelto i nodi 'core' italiani

Civitavecchia esclusa dai core-port può comunque accedere ai finanziamenti TEN-T

Il Parlamento Europeo ha deciso qual è la mappa europea dei 9 corridoi principali di trasporto per i quali sono stati stanziati 26,3 miliardi di euro per il periodo 2014 - 2020. L'obiettivo è trasformare l'attuale patchwork di porti, aeroporti, strade e ferrovie in un Trans-European transport Network (TEN-T) integrato. Nel complesso saranno messi in relazione fra loro 94 scali marittimi (con relativi collegamenti ferroviari e stradali), 38 aeroporti, circa 15.000 km di ferrovia verranno implementati per ospitare linee ad alta velocità e 35 progetti transnazionali serviranno a risolvere i colli di bottiglia. Questo core transport network europeo, da completarsi entro il 2030, si fonderà su 9 corridoi principali: due sull'asse nord - sud, tre sulla direttrice est - ovest e quattro che tagliano in diagonale il continente. L'ultima versione approvata dal Parlamento Europeo ha confermato la presenza dei quattro corridoi che

riguardano direttamente l'Italia: il Mediterraneo, l'Helsinki - La Valletta, il Genova - Rotterdam e il Baltico - Adriatico.

Il corridoio ferroviario Mediterraneo collegherà trasversalmente l'Europa dal Portogallo all'Ucraina comprendendo la linea ad alta velocità Torino - Lione e l'attraversamento della Pianura Padana fino a Trieste, per poi proseguire verso Est. Il corridoio Baltico - Adriatico attraverserà anch'esso Trieste arrivando da Klagenfurt via Tarvisio e terminando la sua corsa a Bologna e a Ravenna. Il corridoio Helsinki - La Valletta passerà invece da Verona e Bologna per arrivare a Roma e Napoli con diramazioni a La Spezia, Livorno e Ancona. Da Napoli poi si biforcherà: da un lato verso Taranto e Bari, dall'altro verso Gioia Tauro e poi Palermo, da dove proseguirà via mare fino a Malta. L'asse ferroviario fra Rotterdam e Genova include invece lungo il suo tragitto

anche le strutture interportuali di Novara e Milano.

Unico grande escluso dai core port è dunque Civitavecchia, una decisione che il presidente degli europarlamentari del Pd, David Sassoli, ha definito "inaccettabile", chiedendo al commissario UE ai Trasporti, Siim Kallas, di "riesaminare la questione". Il giorno seguente è arrivata però la precisazione dell'Autorità Portuale guidata da Pasqualino Monti: "Il porto di Civitavecchia fa parte della rete TEN-T e ha pieno accesso ai finanziamenti europei. Il recente intervento dell'on. Sassoli a Strasburgo faceva evidentemente riferimento al 'Core Network', in cui il nostro scalo, nonostante l'impegno

del Governo Italiano nei mesi scorsi, non è stato incluso". La nota prosegue dicendo: "L'accesso ai fondi UE non è affatto precluso all'Autorità Portuale di Civitavecchia, come dimostra peraltro la recente assegnazione, formalizzata proprio dal commissario Kallas, dei 2 milioni di euro per la progettazione del tratto mancante della superstrada Civitavecchia - Orte, la cui realizzazione sarà oggetto di una ulteriore 'call' da parte dell'Authority, insieme alla Regione Lazio, con cui, già da un anno, è stata attivata una intensa attività di collaborazione istituzionale. Inoltre, per l'Autorità Portuale sarà sempre possibile l'accesso anche ai fondi del 'Core Network', in partenariato con altri porti Core, come sta avvenendo ad esempio con una proposta che sarà presentata il mese prossimo insieme a Barcellona". Parallelamente all'approvazione dei nuovi stanziamenti per il network Ten-T, il Parlamento Europeo ha anche promosso il programma Connecting Europe Facility (CEF) che stanziava circa 29,3 miliardi di euro tra il 2014 e il 2020. "Lo strumento di finanziamento contribuirà a sviluppare ferrovie sostenibili e le autostrade del mare, nonché a migliorare l'interoperabilità in un

momento in cui le infrastrutture si stanno deteriorando" ha affermato Inés Ayala Sender, lo correlatrice del provvedimento.

"Il bilancio per le infrastrutture è stato triplicato rispetto al periodo 2007-2014. Ci aspettiamo che una congrua parte dei fondi sarà utilizzata per migliorare le infrastrutture portuali e per meglio integrare questi nodi fondamentali della Ten-T" ha sottolineato la segretaria dell'Espo (European Sea Ports Organisation), Isabelle Ryckbost, sottolineando con soddisfazione l'attenzione prestata da Strasburgo allo sviluppo dello short sea shipping.

Anche Patrick Verhoeven, segretario generale dell'European Community Shipowners' Associations (ECSA), ha accolto con soddisfazione l'approvazione del testo legislativo da parte del Parlamento

UE: "I nuovi orientamenti TEN-T, assieme ai nove corridoi intermodali previsti, riconoscono il ruolo fondamentale che i porti dell'UE svolgono nella catena logistica sia europea sia globale, ma anche come gateway per il mercato unico. L'inclusione di tutti i principali porti europei nelle cosiddette reti 'core' e 'comprehensive', distribuite lungo la costa del continente, a nostro avviso garantirà un'efficace rete di trasporto intermodale europea negli anni a venire. Come principali utenti dei porti europei - ha concluso Verhoeven - ci auguriamo

che il bilancio destinato alle infrastrutture portuali e ai loro collegamenti con l'entroterra sarà sufficiente a consentire il passaggio ad una vera rete europea di trasporto intermodale".

N.C.

## Nascono gli sportelli unici per i Corridoi 1 e 6

Da questo mese trasportare merci da e per il Nord, Ovest ed Est Europa con i Corridor One stop shop (C-oss) sarà più semplice grazie agli sportelli unici sui Corridoi ferroviari merci europei 1 e 6. L'annuncio è arrivato da RFI che ha spiegato: "Le informazioni necessarie per organizzare trasporti internazionali di merci (orari, servizi disponibili, prezzi/canoni, contratti) ora possono essere richieste a questi punti di contatto (One Stop Shop), senza doversi rivolgere ai singoli Gestori ferroviari nazionali. Tali sportelli garantiscono anche processi gestionali uniformi e un accesso non discriminatorio ai Corridoi".

Gli sportelli sono operativi sul Corridoio 1 (Zeebrugge - Anversa/Rotterdam - Duisburg - Milano - Genova), con sede a Francoforte, e sul Corridoio 6 (Almería - Valencia/Madrid - Saragozza/Barcellona - Marsiglia - Lione - Torino - Milano - Verona -

Padova/Venezia - Trieste/Capodistria - Lubiana - Budapest - Zahony), con sede a Milano.

I due Corridoi merci sono stati istituiti e attivati secondo quanto previsto dal Regolamento dell'Unione Europea n. 913/2010, che ha l'obiettivo di migliorare l'efficienza e la competitività del trasporto merci su ferro attraverso un coordinamento strutturato fra gli Stati membri e tra i gestori dell'infrastruttura ferroviaria. Altri due Corridoi merci che interessano l'Italia, tra i nove individuati dalla Commissione Europea, diventeranno operativi nel 2015: il Corridoio 3 (Stoccolma - Malmö - Copenaghen - Amburgo - Innsbruck - Verona - Palermo) e il Corridoio 5 (Gdynia - Katowice - Ostrava/Žilina - Bratislava/Vienna - Klagenfurt - Udine - Venezia/Trieste/Bologna/Ravenna/Graz - Maribor - Lubiana - Capodistria/Trieste).

## **Costa: l'importanza del sistema portuale NAPA è confermata dall'inserimento in due principali corridori UE e nei servizi della P3 Network**

*A Bruxelles si svolge l'evento conclusivo del progetto ITS NAPA*

~~inforMARE~~ - «L'approvazione, la scorsa settimana a Strasburgo, dei regolamenti TEN-T che consacrano l'Alto Adriatico come radice marittima di due dei nove corridori essenziali europei e l'annuncio quasi ufficiale che la P3 Network (l'alleanza fra le tre più grandi compagnie container del mondo) includerà anche i porti di Capodistria, Trieste, e Fiume nei loro servizi Far East-Europa, ci conferma che la strategia NAPA sta dando i suoi frutti, anche se dei servizi della P3 beneficeranno solo metà dei porti dell'Alto Adriatico». Lo ha dichiarato Paolo Costa, presidente in carica della North Adriatic Ports Association (NAPA) e presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, in occasione della presentazione odierna a Bruxelles, nella sede del Parlamento Europeo, dell'evento conclusivo del progetto ITS NAPA che è stata organizzata dal NAPA in collaborazione con la sede della Regione Veneto a Bruxelles e il Parlamento europeo grazie al supporto del deputato Antonio Cancian.

«L'inclusione dei porti adriatici tra gli scali di un così importante player, come la P3 Network - ha aggiunto Costa - è la conferma dell'interesse delle grandi compagnie di navigazione verso l'Adriatico. Ora sta a noi portare a termine tutti i progetti infrastrutturali necessari per essere pronti ad accogliere, anche sul lato occidentale dell'Adriatico, le navi provenienti dal Far East».

Il progetto ITS NAPA, del valore di 1,4 milioni di euro e co-finanziato al 50% dal Programma europeo TEN-T, ha consentito di armonizzare i servizi di Intelligent Transport System (ITS) dei cinque porti coinvolti (Venezia, Trieste, Ravenna, Luka Koper e Rijeka) attraverso un prototipo di piattaforma informatica comune che offra agli operatori dello shipping un servizio integrato di import/export delle merci: un esempio concreto di realizzazione di un'infrastruttura immateriale tra nodi logistici già auspicato dall'Unione Europea.

Domani la presentazione proseguirà nella sede della Regione Veneto a Bruxelles con un taglio più tecnico e volto ad illustrare i risultati concreti del progetto ITS Adriatic Multiport Gateway e all'analisi del futuro sviluppo delle Autostrade del Mare all'interno della nuova rete di trasporti disegnata dall'UE.

«Per fare un buon lavoro in Europa e per ottenere risultati importanti - ha commentato l'europarlamentare Antonio Cancian - bisogna che l'Alto Adriatico parli con una voce unica. In quest'ottica la creazione dell'associazione NAPA è una realtà lungimirante. C'è bisogno, comunque, di maggiore concretezza e far sì che il NAPA possa parlare a nome di tutti i porti dell'Alto Adriatico attraverso la realizzazione di accordi e la definizione di strategie. I tempi devono essere molto veloci e non correre il rischio di arrivare in ritardo visto che dal 1° gennaio del 2014 parte la nuova programmazione finanziaria che abbiamo approvato in UE proprio questa settimana. Nel più breve tempo possibile, per non perdere importanti opportunità, bisogna presentare progetti sostenibili in termini economici, ambientali e sociali e condivisi all'interno di una strategia comune. L'idea è buona, ma temo ritardi e accordi dilatati. Oggi c'è la necessità di fare questo salto di qualità e l'appuntamento di lunedì 25 serve per accelerare in questa direzione». 

## **L'Interporto Marche nel core network della rete trans-europea dei trasporti TEN-T**

*Pesaresi: la contestuale presenza del porto di Ancona e, nel comprehensive network, dell'aeroporto di Falconara rafforza il concetto di Piattaforma Logistica Territoriale*

~~inforMARE~~ Interporto Marche ha evidenziato l'importanza dell'inserimento della piattaforma interportuale marchigiana, come Rail-Road Terminal, nel core network della rete trans-europea dei trasporti TEN-T che è stato confermato con la recente approvazione da parte del Parlamento europeo del nuovo meccanismo per "collegare l'Europa" Connecting Europe Facility (CEF) e delle linee guida per lo sviluppo della rete (~~inforMARE~~ del 20 novembre 2013). «Valuto questo risultato - ha commentato il presidente di Interporto Marche, Roberto Pesaresi - come il riconoscimento di un impegno costante di Interporto Marche svolto negli ultimi due anni nei confronti di interlocutori locali, nazionali ed europei. L'inserimento nel core network anche della linea ferroviaria Bologna-Ancona come diramazione del corridoio Helsinki-La Valletta - ha rilevato Pesaresi - testimonia la forte attenzione dell'Unione Europea nei confronti dei collegamenti ferroviari, anche per il trasporto merci, coerenti con una politica di sviluppo del trasporto sostenibile e dell'intermodalità. Inoltre, la contestuale presenza del porto di Ancona nel core network e dell'aeroporto di Falconara nel comprehensive network rafforza il concetto di Piattaforma Logistica Territoriale. Da oggi - ha concluso Pesaresi - ritengo che sia necessario confrontarsi su una nuova progettualità che sviluppi l'integrazione dei nodi infrastrutturali sul territorio affinché questo risultato si tramuti in una opportunità di crescita». ~~(inforMARE)~~

## Nuovo segretario per l'Authority di Brindisi

L'incarico sarà ricoperto dall'ammiraglio Salvatore Giuffrè.  
Intanto il Gruppo Grimaldi promette nuovi investimenti

Il sessantatreenne ammiraglio Salvatore Giuffrè è il nuovo segretario generale dell'Autorità portuale di Brindisi: lo ha deciso la scorsa settimana il comitato portuale con una votazione all'unanimità (unica astensione quella del rappresentante dei lavoratori portuali Michelangelo Greco). Giuffrè, ex commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Taranto, resterà in carica a Brindisi per quattro anni. La nomina del nuovo segretario generale era particolarmente attesa a causa delle vicissitudini di questi ultimi mesi: le precedenti candidature di Manlio Guadagnuolo e Cosimo Casilli erano state infatti duramente contestate dai membri dello stesso comitato portuale e per questo ritirate da Haralambides.

Particolarmente entusiasta dell'investitura e del clima di rinnovata serenità in seno al comitato portuale, il neo segretario Giuffrè ha dichiarato nel corso di una conferenza stampa: "Mi impegnerò al massimo per mettere la mia esperienza al servizio di Brindisi e dell'Autorità Portuale. Sono venuto qui - prosegue Giuffrè - per lavorare e raggiungere obiettivi, dati gli enormi margini di sviluppo che ha questo porto. Dobbiamo adottare in termini brevi un nuovo piano regolatore portuale che sostituisca quello vigente, datato 1975, e predisporre una riorganizzazione interna dell'Authority, mediante l'istituzione di una divisione dedicata al marketing, allo sviluppo economico e alla programmazione. Quello che è avvenuto in questo porto nel recente passato non mi deve interessare".

Il comitato portuale nell'ultima seduta era chiamato anche ad approvare una delibera di grande importanza: il recepimento del recesso unilaterale della Brindisi Lng dall'accordo sostitutivo di concessione demaniale marittima per la colmata di Capo Bianco, finita sotto sequestro e poi confiscata in seguito ad un'inchiesta giudiziaria. Tale

area fu concessa alla Brindisi Lng affinché quest'ultima vi potesse realizzare le opere preliminari ad un terminal rigassificatore. Il recepimento dell'atto di recesso ha determinato ufficialmente il passaggio dell'area al Demanio pubblico.

Haralambides, inoltre, ha approfittato della nomina del nuovo segretario per annunciare l'imminente azione programmatica del porto di Brindisi, incentrata rispettivamente sui traffici passeggeri, container, crociere. "Abbiamo gli spazi per sviluppare il traffico traghetti e passeggeri associato ad una strategia di sviluppo turistico del nostro territorio e c'è il capitolo traffico container che va a toccare l'area di Costa Morena est attraverso la nuova piastra

logistica del Consorzio Asi. Potremo far attraccare le navi da crociera nel porto interno presso la banchina Montecatini, in via di ultimazione. C'è poi il progetto di realizzare i nuovi ormeggi sulla diga di Punta Riso, ormeggi che potrebbero beneficiare di un collegamento diretto con l'aeroporto del Salento".

Il progetto del terminal crocieristico a Punta Riso, a prescindere dai costi di realizzazione, tuttavia incontra un limite: è stato presentato alla terza sezione-opere marittime del Consiglio superiore dei lavori pubblici come 'adeguamento tecnico-funzionale' e pertanto non necessiterebbe di variante al piano regolatore, indispensabile quando l'opera pubblica che si vuole realizzare non è indicata nel piano regolatore portuale vigente, come nel caso del terminal a Punta Riso. L'adeguamento tecnico-funzionale è uno strumento finalizzato all'adeguamento, alla messa in sicurezza e alla implementazione della funzionalità di opere e infrastrutture già esistenti in concreto, previste dal piano regolatore: presupposto fondante dell'adeguamento tecnico funzionale è il non incremento dei volumi di traffico. Il Terminal crociere a

Punta Riso non soltanto non è previsto dal Piano regolatore portuale vigente, ma allo stesso tempo comporterebbe un evidente incremento dei volumi di traffico.

Intanto il Gruppo Grimaldi, quasi in contemporanea alla seduta del comitato portuale, ha presentato ufficialmente istanza di concessione demaniale dei terreni ricompresi nelle aree di Costa Morena est, Punta le Terrare e della vecchia stazione marittima nel Seno di levante: la richiesta è per una durata ventennale, sarà oggetto di discussione in comitato portuale e riguarda aree strategiche del porto che il gruppo Grimaldi intende utilizzare per strutturare al meglio i propri traffici. Nella richiesta di concessione demaniale sono incluse le aree delle rampe traghetti di Punta le Terrare, nonché quelle in prossimità del prefabbricato attrezzato a provvisoria stazione marittima.

Le reazioni alle manifestazioni d'intenti del Gruppo Grimaldi sono state del tutto eterogenee: una parte degli agenti marittimi parla di "porto in regime di monopolio" data l'assenza di operatori concorrenti sulla linea Brindisi-Grecia, mentre c'è chi benedice questa iniziativa del Gruppo Grimaldi, l'unico operatore, almeno per il momento, in grado di assicurare traffici rilevanti nel porto di Brindisi. Il dibattito resta acceso e il presidente Haralambides ha promesso di convocare nelle prossime settimane un comitato portuale monotematico relativo alle strategie portuali.



## Convegno sul trasporto ferroviario al Quadrante Europa

VERONA - Si è svolto ieri mattina al Quadrante Europa, il convegno del "Cifi" (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani - Sezione Verona) in collaborazione con il Consorzio Zal sul tema "Il trasporto ferroviario delle merci e lo sviluppo delle infrastrutture logistiche" che si propone di approfondire la tematica dello sviluppo delle infrastrutture logistiche quale fattore decisivo affinché il trasporto ferroviario delle merci possa davvero contribuire a quel riequilibrio modale tra strada e rotaia da tutti auspicato, ma ancora largamente insufficiente.

Appare sempre più evidente la necessità di una "strategia di sistema" per indirizzare gli investimenti infrastrutturali in modo mirato e sinergico con gli obiettivi che i diversi operatori del settore si propongono di perseguire. In quest'ottica l'Interporto Quadrante Europa di Verona rappresenta un'esperienza particolarmente significativa e, per questo, sede ideale per ospitare una giornata di riflessione. Il Quadrante Europa sin dall'inizio delle sue attività ha visto il trasporto ferroviario come elemento basilare, fondamentale ed imprescindibile.

La ferrovia, le infrastrutture dell'interporto veronese ad essa dedicate, i servizi che intorno ad essa si sono sviluppati sono state sino ad oggi il vero propulsore dello sviluppo dell'area che viene gestita da sempre dal Consorzio Zal.

I terminal intermodali sono uno dei motori dell'economia dell'interporto di Verona, con un soggetto assoluto protagonista, le attuali Ferrovie dello Stato Italiane, che sin dagli albori dell'interporto hanno creduto nella capacità di sviluppo del Quadrante Europa investendo risorse importanti nello sviluppo di impianti e di macchinari. Negli ultimi anni, conseguentemente alla liberalizzazione del mercato ferroviario delle merci, nuovi attori si sono presentati nello scenario dell'interporto di Verona.

Ed ognuno di essi ha avuto la possibilità di sviluppare il proprio business sotto la sapiente governance del Consorzio Zal che attraverso la propria società di servizi, la Quadrante Servizi, ha continuato a svolgere in maniera totalmente efficace la gestione delle manovre ferroviarie per conto di Rfi.

Non è un caso che l'interporto sia considerato il primo, non solo in Italia, ma anche in Europa. Non è un caso che sia il primo in Italia per numero di treni intermodali sviluppati e per il numero di unità di trasporto intermodale trasportate. Le sue strutture sono in grado di trattare 25 coppie di treno al giorno, ma ci sono le potenzialità per arrivare a numeri ben più consistenti. Inoltre, con un tempo medio di 8 ore per comporre un treno che arriva e poi riparte, la struttura veneta ha una percentuale del 98% di rispetto della puntualità. Ma il lavoro non è finito, la

logistica internazionale impone una continua attività di ricerca di nuovi mercati, nuovi assetti territoriali e nuove tipologie di sistemi organizzativi.

Dopo il trasporto delle auto, lo sviluppo del traffico tradizionale in ambito nazionale ed internazionale, dopo la formidabile crescita del traffico intermodale sull'asse con il Centro e Nord Europa oggi si aprono nuove sfide. Sono sfide che ci devono vedere crescere nell'integrazione con i porti italiani, porta d'entrata e d'uscita dei flussi cardine dell'economia e del commercio nazionale ed europeo.

Sino ad oggi, da questo punto di vista Verona non ha svolto, come in altri ambiti, un ruolo da protagonista. Si può pensare che questa sia invece una ulteriore nuova sfida per il futuro. Un futuro in cui i soggetti principali saranno ancora una volta le imprese del settore ferroviario, le imprese trazioniste, gli "Mto", i gestori di terminal, ma in cui anche il Consorzio Zal sarà sicuro ed attento sostenitore e facilitatore di dinamiche innovative perché il Quadrante Europa diventi perno centrale di questi traffici globali.

Dopo essere stato passato e presente dell'interporto Quadrante Europa, il trasporto ferroviario si accinge ad essere anche la fonte principale in futuro.

## Assoporti si spacca sui servizi tecnico-nautici

Dopo Costa anche Merlo contro la posizione di Monti, che però incassa l'appoggio dell'intero cluster marittimo, Confitarma in testa, sul ritorno all'accordo del 2007

Fra i porti italiani tira di nuovo aria di tempesta.

La scorsa settimana il rigetto da parte di Assoporti della disdetta dell'accordo interassociativo del 2007 in materia di servizi tecnico-nautici era stato interpretato da Paolo Costa, presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, come "un abbaglio" (*S2S n.44/2013*). Nei giorni scorsi è stato il fautore della disdetta (*S2S n.15/2013*), il collega Luigi Merlo, ex presidente di Assoporti e numero uno del porto di Genova, a rincarare la dose: "Ne avrò parlato all'ufficio di presidenza ma io non ero presente, devo verificare. Io sono per un nuovo accordo interassociativo, considero quello precedente superato".

Di fatto una dichiarazione di frattura interna, dal momento che Pasqualino Monti, attuale vertice dell'associazione che raggruppa le autorità portuali italiane, ha fatto sapere che "la posizione resta quella espressa nel comunicato della scorsa settimana": cioè nessun abbaglio e ritorno, quindi, all'assetto delineato dalla Legge 84/94 e dall'accordo del 2007. Anzi, secondo Assoporti il rigetto della disdetta, a dispetto delle affermazioni di Costa e Merlo, sarebbe stato votato all'unanimità.

Nel frattempo, a seguito del ripensamento di Assoporti, proprio le associazioni sottoscrittrici dell'accordo del 2007 (Angopi, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedarlinea, Fedepiloti, Federagenti e Federimorchiatori) hanno salutato favorevolmente il dietrofront dell'associazione guidata da Monti: "Si tratta di un'intesa ancora attuale, la cui possibile evoluzione potrà essere individuata fra i firmatari nell'ambito,

opportunamente già evidenziato da Assoporti, dei criteri e meccanismi tariffari validi per la portualità nazionale e nel rigoroso rispetto dei principi di fonte comunitaria di parità di trattamento e di non discriminazione fra gli utenti" hanno scritto le suddette organizzazioni in una nota congiunta, auspicando contestualmente "una rapida approvazione dei disegni di legge in materia di riforma portuale in discussione al Senato".

A parte il fatto che la "rivoluzione" annunciata dal Ministro Maurizio Lupi tre settimane fa (*S2S n.42/2013*) sembra quindi già considerata dalle associazioni come l'ennesimo annuncio senza sostanza (la 'scadenza' è prevista per fine mese),

nulla di nuovo né di sorprendente: le associazioni dei fornitori di servizi tecnico-nautici hanno sempre difeso a spada tratta l'assetto delineato dalla Legge 84/94, che

(rafforzato dal DDL di riforma) prevede un sistema di tariffazione centralizzato e basato sulla copertura dei costi.

E tanto Federagenti quanto Confitarma, nel cui seno pure rientrano compagnie che hanno adito le vie giudiziarie per smantellare i cardini del sistema dei servizi tecnico-nautici (ad esempio Caronte&Tourist, *S2S n.50/2012* e *41/2013*, che non ha commentato), hanno finora mirato prioritariamente a evitare la delocalizzazione delle procedure di determinazione delle tariffe e quindi, pur aspirando a un maggior grado di liberalizzazione dei servizi, hanno sempre sostenuto la validità dell'accordo del 2007 (*S2S n.13/2013*).

"Questa intesa - ha ribadito infatti il neopresidente degli armatori Emanuele Grimaldi - disciplina il procedimento amministrativo che deve essere seguito per la determinazione tariffaria a livello locale. Criteri e meccanismi di determinazione delle tariffe sono fuori dall'accordo interassociativo e possono essere in ogni momento oggetto di revisione ministeriale, sentite le associazioni interessate".

Per il numero uno degli armatori è quindi errato definire conservatrice la posizione di Confitarma "che è perfettamente in linea anche con mie precedenti dichiarazioni circa l'esigenza di liberalizzazione del settore; liberalizzazione che comunque non è di per sé sufficiente a realizzare condizioni di maggiori economicità dei servizi. In pratica, nel ribadire l'esigenza di un certo grado di liberalizzazione della materia, è necessaria la dovuta cautela per evitare che la sua pratica applicazione possa in concreto determinare soluzioni

economico-organizzative antitetiche con gli interessi dell'utenza di tali servizi".

A suggello, infine, del riavvicinamento fra Assoporti e cluster marittimo anche l'apprezzamento conclusivo della nota a proposito di "quanto proposto dal presidente di Assoporti nella recente assemblea con particolare riferimento

all'eliminazione del tetto all'autonomia finanziaria e all'ipotesi di costituire un fondo presso la Cassa Depositi e Prestiti,

soluzione tecnica efficace a garantire un ulteriore incremento di gettito a favore delle Autorità Portuali".

## **ESPO sposa la tesi dell'eurodeputato tedesco Fleckenstein sull'accesso al mercato dei servizi portuali**

*Il progetto di relazione è stato discusso oggi dalla Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento UE*

L'associazione dei porti europei sposa la tesi dell'eurodeputato tedesco Knut Fleckenstein in tema di legislazione per il settore portuale, argomento che è all'esame del Parlamento UE a seguito della specifica proposta avanzata la scorsa primavera dalla Commissione Europea (del 23 maggio 2013). Il progetto di relazione del parlamentare socialdemocratico Fleckenstein è stato discusso oggi dalla Commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento UE, di cui il deputato tedesco fa parte.

L'European Sea Ports Organisation (ESPO) ha evidenziato che la proposta di Fleckenstein accoglie alcune delle principali preoccupazioni circa il nuovo progetto di regolamento in materia di accesso al mercato dei servizi portuali e di trasparenza finanziaria dei porti espresse dall'associazione nella sua risposta dello scorso settembre alla proposta della Commissione Europea (del 30 settembre 2013). Fra i timori elencati dall'associazione, in particolare - ha chiarito ESPO - il progetto di relazione di Fleckenstein accoglie la proposta di escludere dragaggio dal campo di applicazione del regolamento in quanto - spiega la relazione presentata dall'europarlamentare - «il dragaggio non costituisce un servizio portuale offerto agli utenti. Si tratta piuttosto di un lavoro di manutenzione dell'infrastruttura portuale inteso a rendere accessibile il porto, che spetta all'ente di gestione del porto o all'autorità competente. Pertanto, il regolamento in esame non dovrebbe essere applicato ai servizi di dragaggio (paragonabili ai servizi di rompighiaccio, non inclusi)».

Inoltre ESPO apprezza le modalità con cui il progetto di relazione prevede di disciplinare la libera prestazione di servizi, tenendo conto della situazione specifica del porto. Secondo la proposta avanzata da Fleckenstein, infatti, l'ente di gestione del porto dovrebbe avere tra l'altro «la facoltà di decidere in merito all'imposizione di obblighi di servizio pubblico al fine di consentire il mantenimento delle pratiche esistenti in futuro. Inoltre - precisa il progetto di relazione - è opportuno prevedere la possibilità di imporre obblighi di servizio pubblico nell'ottica di garantire la sicurezza e la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali»; è anche «opportuno che all'ente di gestione del porto o all'autorità competente spetti la decisione in merito alla prestazione in proprio di un servizio specifico».

L'associazione dei porti dell'UE apprezza inoltre la precisazione che, in caso di limitazione del numero dei prestatori di servizi, l'ente di gestione del porto debba istituire una procedura aperta, trasparente, non discriminatoria e che - come specifica il progetto di relazione - «la procedura di selezione di cui alla direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione deve applicarsi solo nel caso in cui i contratti siano aggiudicati come concessione», mentre negli altri tipi di contratti - secondo Fleckenstein - la procedura di selezione deve rispettare i principi previsti dal regolamento.

Infine - per ESPO - questo progetto di relazione migliora anche la proposta della Commissione Europea riconoscendo che le Autorità Portuali devono essere in grado di fissare il livello della tassazione portuale tenendo conto della loro strategia economica e prevedendo un approccio più pragmatico e meno oneroso per quanto riguarda l'organismo indipendente di vigilanza e il comitato consultivo degli utenti del porto. Secondo il progetto

di relazione, «occorre assicurare un'adeguata consultazione degli utenti, ma spetta al porto decidere se tale consultazione debba essere organizzata tramite il comitato degli utenti del porto o tramite altre modalità».

«Mr Fleckenstein - ha commentato Isabelle Ryckbost, segretario generale di ESPO - ha visitato diversi porti ed ha avuto diversi incontri con i rappresentanti dei porti . I nostri associati apprezzano molto questo dialogo aperto e riconoscono gli sforzi che il relatore ha compiuto per conoscere i porti europei e le Autorità Portuali. Il progetto di relazione mostra come il relatore abbia capito i porti europei e si sia reso conto delle loro differenze. Anche se non tutti i problemi sono risolti, questa relazione è un primo passo importante . Il regolamento sui porti - ha concluso Isabelle Ryckbost - continua ad essere un elemento di difficoltà per i nostri associati, ma continueremo a dialogare con il relatore e con i relatori ombra al fine di migliorare ulteriormente la proposta». (4)

## L'acciaio europeo a rischio di estinzione, Gozzi ammonisce

Dure parole del numero uno di Federacciai alla 1° Assofermet Day & SteelOrbis Conference di Brescia, dove non sono mancati sprazzi di ottimismo, anche se manca il rottame

Non ha lasciato dubbi di sorta nel vasto uditorio - la 1° Assofermet Day & SteelOrbis Conference svoltasi a Brescia ha contato ben 202 partecipanti accreditati - l'intervento di Antonio Gozzi, Presidente di Federacciai, durante la tavola rotonda sulla sostenibilità economica del settore siderurgico europeo, cui hanno partecipato anche Georges Kirps (Managing Director di Eurometal), e Ugo Miretti (Commissione Europea), con introduzione di Luca Veronesi (General Manager di SteelOrbis Italia) e Roberto Lunardi (Presidente di Assofermet).

"Il manifatturiero, e con esso la siderurgia, rischia di sparire per colpa dell'Unione Europea e della sua mediocre classe politica. Le difficoltà del settore, legate a sovrapproduzione, frammentazione, costi e aspra concorrenza nell'approvvigionamento della materia prima (rottame), riguardano non solo l'Italia ma tutto il Vecchio Continente. Ciononostante la stessa Europa in questi anni non si è mostrata in grado di offrire adeguate misure di accompagnamento sociale; nel settore siderurgico si sono persi più di 40.000 posti di lavoro negli ultimi 24 mesi e se ne perderanno altrettanti nei prossimi 24-36 mesi" ha tuonato Gozzi.

"Se le cose non cambieranno, vinceranno gli euroscettici: l'acciaio sparirà dal Vecchio Continente e lo produrranno per noi gli Stati Uniti, che, grazie allo shale gas, abatteranno il costo dell'energia elettrica riducendone del 25-33% il prezzo rispetto all'Europa. Gli Stati Uniti godono di manodopera flessibile e non devono fare i conti con le pressioni ambientali presenti in Europa".

Unito il coro degli altri panelists: "Il tempo scarseggia e bisogna cambiare passo quanto prima, pena la morte di vasti settori dell'industria europea. Non servono più incentivi o contributi, ma poche regole chiare. Inoltre è necessario che intraprendiamo misure di protezione anche nei nostri consumi, affiancandovi nuove indicazioni strategiche" ha detto Tommaso Sandrini, Vice Presidente di Assofermet, mentre l'emissario di Bruxelles ha opposto una flebile resistenza: "Dopo aver creato un mercato europeo, si stanno facendo passi avanti, soddisfacendo sempre più le necessità dell'industria del continente" ha eccepito Ugo Miretti, in difesa dell'UE.

Al Villa Fenaroli Palace Hotel di Rezzato

sono intervenuti altri autorevoli operatori internazionali legati al mondo della siderurgia.

Joachim Schroder, CEO di Research & Consulting Group (RCG), ha sottolineato come la maggior parte dei paesi del mondo abbia registrato un calo della produzione di acciaio negli ultimi anni.

In Europa il calo è stato del 4,6% nel 2011 e del 3,2% nel 2012. L'output europeo di acciaio dovrebbe attestarsi a 164 milioni di tonnellate nel 2013, contro i 169 milioni del 2012. Il tasso di utilizzo della capacità produttiva resta relativamente basso, mentre sono attese espansioni della

capacità oltre le 190 tonnellate in Cina, India e regione MENA (Medio Oriente e Nord Africa). Nel 2012 l'eccesso di capacità a livello globale è stato pari a 545 milioni di tonnellate e sarà persino maggiore nel 2013.

Al contempo sono calati notevolmente i prezzi nelle principali regioni del mondo e tutte le industrie legate all'acciaio (soprattutto quella mineraria) hanno sofferto ingenti perdite finanziarie.

La frammentazione dell'industria siderurgica ha inoltre intensificato la competizione (soprattutto nella distribuzione) e portato ad un'ulteriore erosione dei margini di profitto.

La domanda risulta stagnante nei mercati maturi; in Europa essa risulterà nuovamente in calo nel 2013, mentre per il 2014 è attesa una modesta ripresa (3%). Tra il 2008 e il 2012 sono calate fortemente le esportazioni europee, passate da 141,5 a 127,2 milioni/ton. La maggior parte dei flussi raggiunge il Medio Oriente e il Nord Africa.

Le costruzioni rimangono il settore di maggior consumo anche nei prossimi anni grazie allo sviluppo intensivo delle

economie emergenti.

Nella maggior parte delle aree del mondo la produzione di acciaio grezzo continuerà a calare nel 2013, benché le previsioni di breve termine stiano iniziando ad evidenziare segnali di ripresa.

Lo sfruttamento della capacità produttiva resta basso e nuove capacità saranno installate nel prossimo futuro; per questo l'overcapacity renderà ancora necessarie le fermate produttive.

### La Turchia 'rottama' l'Europa

Dare una nuova impostazione al rapporto commerciante-acciaieria è la soluzione auspicata da Romano Pezzotti, Presidente di Assofermet Rottami, e Cesare Pasini, vicepresidente del Gruppo Feralpi di Lonato, intervenuti nel dibattito 'La carenza di rottame per la siderurgia italiana'.

Tra le maggiori criticità la mancanza di fidelizzazione del cliente da parte dei commercianti di rottame, ormai divenuti dei 'carni sciolti'; in questo modo si genera volatilità sui prezzi di difficile gestione anche per coloro che hanno più predisposizione alla gestione dei numeri e del rischio.

Il Presidente di Assofermet auspica maggiore sinergia con i clienti, rappresentati da Pasini il quale ha dichiarato che l'anno scorso la quota di fabbisogno di rottame dall'estero è stata del 30%, non molto diversa dagli anni precedenti, ma con l'aggiunta di variabili che un tempo non c'erano, come la presenza ormai preponderante della Turchia.

"Siamo in balia di ciò che viene deciso in Turchia per sapere quali prezzi presumibilmente andremo a pagare nell'immediato futuro" ha dichiarato il vicepresidente di Feralpi che ritiene come un eventuale spiraglio di ripresa delle attività produttive correrebbe il rischio

di essere vanificato all'acquisto, vista la difficoltà nel rintracciare le quantità di rottame necessarie. "I volumi che la Turchia ritira rappresentano il 12% del consumo di rottame dell'UE27. Nel 2012 sono state esportate in Turchia 11,5 milioni di tonnellate, mentre al 30 settembre di quest'anno 8,9; in Germania si vive una realtà un po' diversa in quanto si può contare su un'area geografica con grandi risorse di rottame e un mercato meno vulnerabile all'esportazione, dato il prezzo molto più stabile. Oggi abbiamo un differenziale di costi di acquisto tra il nostro stabilimento italiano e quello tedesco pari a 30 euro" ha allertato Pasini che richiede un atteggiamento più lungimirante "per trovare insieme nuove fonti di approvvigionamento, fare acquisti in pool in modo da gettare sul mercato italiano una maggiore quantità di rottame, raggruppare la grande frammentazione esistente favorendo la creazione di consorzi e aggregazioni lungo la filiera: l'unione fa la forza! Senza scordare la necessità da parte dei commercianti di fidelizzare

il cliente con volumi regolari e costanti,

agendo da *buffer* e scorta strategica per il cliente stesso".

La posizione 'ottomana' è stata illustrata da Burçak Odabaşı, direttore di SteelOrbis, la quale ha fornito una fotografia dell'industria siderurgica turca, con un'attenzione speciale agli scambi con i paesi UE.

La Turchia occupa il 9° posto tra i produttori di acciaio a livello mondiale, con 25,819 milioni di tonnellate prodotte nel periodo gennaio-settembre 2013. Il paese eurasiatico nel 2012 si è confermato il maggiore importatore di rottame su un volume mondiale di 106,6 milioni di tonnellate, mentre il consumo globale è stato di 570 milioni. La maggior parte del rottame importato in Turchia proviene da Europa (50%) e Stati Uniti (32%), poi da Mar Nero (9%) e Mediterraneo (9%).

Nei primi nove mesi del 2013 le esportazioni turche di prodotti siderurgici hanno raggiunto Libia (13%), Israele (13%), Iraq (6%), Singapore (6%), Stati Uniti (6%), Italia (5%) e altri paesi (51%); nelle importazioni i coils laminati a caldo acquistati dalla Turchia provengono per

il 53% dall'UE, per il 47% dal resto del mondo.

L'export di coils dalla Turchia verso l'UE nel 2012 è stato di 211mila tonnellate nel 2012 e 243mila tonnellate nei primi nove mesi del 2013, mentre le esportazioni

hanno riguardato perlopiù l'Italia sia nel 2012 (41%) sia nei primi nove mesi del 2013 (54%), a causa delle vicende giudiziarie di ILVA.

## Porti: in area Med Italia perde quote a favore sponda Sud

Srm, meno vincoli burocratici e risorse certe per il rilancio

(ANSA) - NAPOLI, 22 NOV - L'Italia sta perdendo posizioni nelle rotte delle navi commerciali nel Mediterraneo a favore di competitors, non solo europei. E' quanto emerge dallo studio su "L'Italia e l'economia del Mediterraneo" del centro di ricerche economiche Srm di Napoli. Lo studio evidenzia che, tra il 2005 e il 2012, i porti hub della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18% al 27% grazie all'avanzamento di strutture come Tanger Med e Port Said, che stanno mettendo in difficoltà gli hub di transshipment del meridione d'Italia.

Il gap rischia di allargarsi ancora, visto che il rapporto evidenzia come i Paesi della sponda Sud stanno investendo nel rafforzamento delle loro infrastrutture: la Tunisia ha stanziato per il settore dei trasporti oltre 4,2 miliardi di euro nel periodo 2010-2014.

Nel Mediterraneo, ricorda lo studio, transita il 19% del traffico marittimo mondiale e l'area diventa sempre più passaggio obbligato per le grandi compagnie di shipping che continuano a perseguire la politica del cosiddetto gigantismo navale, alla ricerca di economie di scala e che quindi privilegiano il canale di Suez nelle rotte Est-Ovest. L'obiettivo del rilancio dell'Italia quale asse strategico dei traffici all'interno del Mediterraneo è possibile perché vi sono i presupposti, non solo geografici ma soprattutto commerciali visto che il 76% dell'interscambio commerciale con l'Area Med avviene attraverso le "vie del mare". "Appare chiaro - si legge - che per superare la crisi e proiettare il nostro Paese verso orizzonti di competitività e crescita internazionale concretizzando le opportunità di sviluppo connesse ai traffici marittimi, occorrerà quanto prima superare i vincoli infrastrutturali che caratterizzano i nostri porti. Bisogna rendere fluido, efficiente ed efficace il processo logistico riducendo i tempi per passaggio delle merci dai porti ai centri di consumo; snellire i vincoli burocratici e procedurali connessi alle operazioni portuali; garantire una certezza dei fondi a disposizione per lo sviluppo delle infrastrutture". (ANSA).



## Rotterdam: tariffe portuali 2014 a livello 2008

ROTTERDAM - (M. B.) Negli ultimi anni l'Autorità portuale di Rotterdam ha applicato tariffe per i servizi erogati nel porto olandese che fossero sostanzialmente in sintonia con la situazione economica.

L'anno scorso, ad esempio, lo sconto praticato era stato di circa l'8,5%. Tuttavia, per il prossimo anno, l'Authority ha annunciato un lieve incremento tariffario dell'1% rispetto al 2013. Alla fine, comunque, nel 2014 le tariffe portuali saranno uguali a quelle in vigore nel 2008.

La decisione è stata presa al termine di colloqui tra l'Autorità portuale ed i rappresentanti delle varie associazioni di utenti e lavoratori del settore. Le parti hanno inoltre convenuto di continuare ad applicare per il 2014, l'attuale sconto per il trasbordo dei contenitori che dopo il loro arrivo a bordo delle nav-madri, vengono trasportati sempre via mare al terminal.

Il Fondo di sostenibilità, istituito lo scorso anno, continuerà ad essere attivo. Un totale di 5 milioni di euro, provenienti dal gettito delle tariffe portuali, è disponibile sia per il 2013 che nel 2014 per iniziative volte a rendere il porto più sostenibile, inoltre, due milioni saranno accantonati per incentivare il trasporto su rotaia.

Hans Smits, presidente e amministratore delegato della Port of Rotterdam Authority, ha dichiarato: «Negli ultimi anni abbiamo offerto sconti occasionali. Trasformandoli in sconti permanenti, possiamo offrire agli armatori chiarezza a lungo termine».

Per Albert Thissen, presidente dell'Associazione degli agenti marittimi di Rotterdam, «la Port of Rotterdam Authority ha dimostrato ancora una volta di considerare la difficile situazione del mercato. Aumentando moderatamente le tariffe da un lato e concedendo gli sconti del passato dall'altro, ha creato un buon equilibrio».

Le tariffe portuali sono solo una delle fonti di reddito dell'Autorità portuale e sono pagate dalle compagnie di navigazione che scalano Rotterdam. Nel 2012 l'Authority ha incassato 294 milioni di euro dalle tariffe portuali per operazioni marittime e 14 mln dai servizi portuali a terra. L'altra principale fonte di reddito, pari a 292 milioni, proviene dal noleggio di aree e leasing a lungo termine.

## **Nel 2014 il livello delle tasse portuali a Rotterdam crescerà dell'1%**

*Resi strutturali gli sconti applicati negli ultimi anni*

~~inforMARE~~ - A conclusione delle consultazioni con Deltalinqs, l'associazione delle imprese portuali e industriali del porto di Rotterdam, l'Autorità Portuale dello scalo olandese ha annunciato che - dopo gli sconti applicati alle tasse portuali negli ultimi anni e in particolare quello del -8,5% praticato nel 2012 - nel 2014 queste tariffe subiranno un aumento dell'1% riportandole allo stesso livello del 2008. Tra le misure concordate con le imprese, è stato deciso di trasformare in strutturali le riduzioni tariffarie introdotte negli ultimi anni nonché di mantenere in vigore gli attuali sconti per l'attività di transhipment dei container e di parificare le tariffe per le merci trasportate con servizi di short sea shipping o con servizi per rotabili.

«Negli ultimi anni - ha commentato il presidente e amministratore delegato della Port of Rotterdam Authority, Hans Smits - abbiamo continuato a proporre occasionalmente sconti. Rendendo tali riduzioni permanenti offriamo certezze nel lungo termine agli armatori».

«Questa - ha concordato il presidente di Deltalinqs, Steven Lak - è una mossa saggia dell'Autorità Portuale e lancia un segnale forte al mercato. L'attività della comunità portuale costituisce un driver importante per l'economia di Rotterdam e dell'Olanda. Ecco perché è bene continuare a lavorare affinché tasse portuali e altri costi siano competitivi».

Soddisfazione per la decisione della Port Authority è stata espressa anche dal presidente dell'associazione degli agenti e broker marittimi di Rotterdam: «l'Autorità Portuale di Rotterdam - ha dichiarato Albert Thissen - ha dimostrato ancora una volta di essersi resa conto della difficile situazione in cui versa il mercato. Da un lato aumentare lievemente le tasse e dall'altro rendere strutturali gli sconti applicati in passato ha consentito di determinare un buon equilibrio».

Nel 2012 le tasse portuali hanno fruttato all'Autorità Portuale di Rotterdam introiti per 294 milioni di euro generati dal traffico marittimo e ulteriori introiti per 14 milioni di euro generati dal traffico fluviale. Gli altri ricavi registrati lo scorso anno dall'Autorità Portuale, pari a 292 milioni di euro, sono stati prodotti essenzialmente dai canoni di concessione.



## Indagine Ue su prezzi trasporto container

**BRUXELLES** - La Commissione europea ha avviato una formale procedura d'infrazione delle norme antitrust nei confronti di diverse compagnie di navigazione che effettuano servizi di trasporto container di linea per verificare se sono impegnate in pratiche concordate, in violazione delle norme antitrust comunitarie.

In particolare viene sospettata un'intesa sui prezzi dei noli praticati da alcune compagnie sui servizi che collegano ad esempio i porti asiatici di Singapore, Shanghai e Hong Kong con quelli europei di Rotterdam, Amburgo e Southampton.

La Commissione Ue, che come da prassi non rivela i nomi delle società coinvolte, ha notato che dal 2009 alcune compagnie marittime annunciano regolarmente la loro intenzione di aumentare le proprie tariffe, tramite comunicati stampa sui loro siti web o attraverso la stampa specializzata. Questi annunci vengono effettuati più volte l'anno segnalando l'aumento preciso delle tariffe e la data della loro entrata in vigore, e questi vengono replicati da tutte le società che progressivamente rendono noti aumenti e tempistiche simili.

«Si tratta della prima indagine su un'intesa sulla segnalazione dei prezzi in quanto tale», ha spiegato il portavoce del commissario Ue alla Concorrenza Joaquin Almunia *(nella foto)*, definendo la pratica una «modalità più sottile per i concorrenti» di fissare i prezzi. Bruxelles teme quindi che questa pratica possa consentire alle compagnie di segnalare tra di loro l'intenzione di alzare i prezzi danneggiando le società concorrenti ed i caricatori aumentando i costi di mercato dei servizi di trasporto container di linea sulle rotte da e per l'Europa.

La Commissione intende ora verificare se questo comportamento equivale ad una pratica concordata in violazione dell'articolo 101 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea ("Tfue") e dell'articolo 53 dell'European Economic Area ("Eea") Agreement.

**Nei primi dieci mesi del 2013 il traffico dei container nel porto di Tanger Med è cresciuto del 42%**

*Lo scalo marocchino ha movimentato circa 2,1 milioni di teu*

~~inforMARE~~ - Nei primi dieci mesi del 2013 il porto marocchino di Tanger Med ha oltrepassato quota due milioni di container movimentati dall'inizio dell'anno avendo totalizzato - ha reso noto la Tanger Med Port Authority - un traffico pari a circa 2,1 milioni di teu, con un incremento del 42% rispetto al periodo gennaio-ottobre dello scorso anno. 

**Evergreen lancia NHS**

23 novembre 2013 |

**Un servizio completo per i paesi Ansean in forte crescita economica**

TAIPEI – Evergreen Lines in partnership con Hanjin lancia il suo nuovo servizio Ho Chi Minh (NHS) con un significativo incremento delle offerte nel collegamento tra Corea, Cina, Vietnam, Singapore e Malaysia. La prima nave del nuovo NHS ha salpato ieri, 22 novembre, dal porto di Kwangyang.

Vengono utilizzate quattro navi da 2500 teu, una delle quali fornita da Evergreen e le altre da Hanjin. La frequenza è settimanale con la seguente rotazione: Kwangyang, Busan, Shanghai, Shekou, Ho Chi Minh City, Singapore, Port Kelang, Penang, Tanjung Pelepas, Singapore, Ho Chi Minh City, Kwangyang.

Evergreen ricorda che le economie dei paesi del sud-est asiatico in questione (Asean countries) stanno sviluppandosi con tassi d'incremento tra i più alti al mondo. Nel 2013 il tasso di crescita chiuderà con il 5% e per l'anno prossimo è previsto al 5,4%. A fronte di questi sviluppi Evergreen ha deciso di mettere a disposizione il proprio servizio, tra i più completi dell'area.

E' inoltre in corso una importante trattativa per l'istituzione nell'area di una partnership finalizzata allo sviluppo di un'area di libero scambio nel quadro di una Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) che aumenterà ancora il commercio tra i paesi interessati: Asean, Cina, Giappone, Sud Korea, India, Australia e Nuova Zelanda.