



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

4 DICEMBRE 2013

Russo lancia l'allarme per la logistica nel Mezzogiorno

Milano - Giancarlo Russo, vicepresidente di Assologistica con delega per il Mezzogiorno, ha richiamato l'attenzione sulle difficoltà che l'intero settore sta attraversando nel Sud Italia

Milano - Giancarlo Russo, vicepresidente di Assologistica con delega per il Mezzogiorno, rappresentante della Ccisa di Taranto nel CdA del Distripark Taranto e manager del terminal Taranto Container Terminal Spa, ha richiamato l'attenzione sulle difficoltà che l'intero settore sta attraversando nel Sud Italia. «Purtroppo - ha commentato- devo constatare che i grossi sforzi compiuti dai noi tutti, imprese e uomini, in questa lunga crisi economica, sono stati e sono costantemente vanificati dalla lentezza dei processi autorizzativi. Gli obiettivi dei nostri programmi di sviluppo sono costantemente mortificati dalle lentezze burocratiche. Ciò è ancora più evidente nel Mezzogiorno d'Italia, dove non si riescono a mettere in moto i meccanismi di ripresa delle imprese in generale e di quelle della

logistica in particolare, per l'assenza di un chiaro sostegno degli apparati pubblici, decisionali ed amministrativi, aggravando incertezze e battute d'arresto. Dovendoci confrontare su mercati internazionali con competitor che si sviluppano velocemente grazie al sostegno concreto dei loro Paesi, noi tutti registriamo quotidianamente un'enorme difficoltà competitiva».

Giancarlo Russo ha ricevuto la targa Logistico dell'Anno 2013 per «l'impegno nello sviluppo del terminalismo portuale e della logistica integrata, nonché per il contributo alla crescita economica del Mezzogiorno».

ILVA cerca di coprire le proprie magagne

Affidati a Bedeschi, Siemens e Cimolai i progetti di copertura dei parchi loppe e minerali

Mentre sulle pagine dei quotidiani echeggiano gli strali di Bondi, il quale intende fare causa a tutti i membri della famiglia Riva per 500 milioni di Euro - e la cifra richiesta dal commissario straordinario nominato dal Governo a qualcuno pare persino modesta... - per avere, dal 1995, utilizzato l'ex-società statale ILVA come una sorta di gigantesco

bancomat, si vanno poco a poco sistemando i progetti di riqualificazione del malsano sito di Taranto.

Nel giro di una decina di giorni sono stati messi in cantiere tre investimenti importanti per ridurre l'inquinamento della fabbrica pugliese: al gruppo friulano Cimolai è stato assegnato l'incarico della copertura del parco minerali primario, per

un costo di 100 milioni di euro; alla tedesca Siemens sono stati ordinati quattro filtri a manica, del valore di 60 milioni di euro, da montare nell'area dell'agglomerato per diminuire ulteriormente le emissioni di diossina e portarle a 0,1 nanogrammi per metro cubo di aria; ad un'ATI associazione temporanea di imprese costituita dalla patavina Bedeschi, da Semat e Somin, è

stato assegnato l'incarico di costruire la copertura del parco loppa, un intervento da quasi 36 milioni di euro.

La copertura dei parchi minerali è una delle prescrizioni maggiormente significative imposte dall'Autorizzazione Integrata Ambientale. Oltre alla diossina, che viene dall'agglomerato, e al benzo(a)pirene, che proviene dalle cokerie, un'altra fonte di notevole impatto sull'ambiente sono le polveri minerali che sino al vento trasportava verso i quartieri di Taranto prossimi all'acciaieria.

E anche se da un anno sono state introdotte procedure per minimizzare lo spargimento delle polveri dai parchi, con sistemi di bagnatura appositi, la risoluzione del problema è stata individuata nel progetto di copertura dei parchi, ora avviato.

Il parco della loppa si estende per 280

metri di lunghezza, 98 di larghezza e 35 metri di altezza. L'area da coprire è di 26.000 metri quadrati per una capacità di accumulo di 230mila tonnellate. Oltre alla copertura a capriate, il consorzio fornirà nove macchine di movimentazione della loppa, sottoprodotto dalla lavorazione della ghisa prodotta dagli altiforni, usata dall'industria del cemento. La copertura

a campate (utilizzando 33.000 tonnellate di acciaio) del parco primario si estenderà su un'area di 700 metri di lunghezza, 260 di larghezza, 80 di altezza, sopra grandi macchine operatrici.

Con questi incarichi assegnati, resta da definire la copertura del parco fossile mentre per le coperture dei parchi minori, di legno lamellare, ILVA ha già presentato i progetti al Comune, senza peraltro avere ancora ricevuto il via libero edilizio.

Cresce la domanda di logistica al servizio dei porti

Secondo Jones Lang LaSalle parallelamente al gigantismo navale anche la domanda di magazzini specializzati a ridosso delle banchine sarà in aumento

La crescita del commercio mondiale sta contribuendo a un aumento della domanda di stoccaggio e di immobili logistici in Europa. A dirlo è la società di consulenza immobiliare Jones Lang LaSalle in una nuova ricerca intitolata 'European Seaports: growing logistics opportunity' nella quale si evidenzia

Phil Marsden, EMEA Head of Logistics & Industrial di Jones Lang LaSalle ha aggiunto: "La crescita dei trasporti marittimi farà pressione sui governi europei, sugli enti locali e sui proprietari/operatori portuali per fornire la capacità richiesta e le infrastrutture logistiche a sostegno

come il cambiamento dei modelli commerciali marittimi, ad esempio l'aumento nelle dimensioni delle portacontainer, l'aumento dei volumi globali di container e un cambiamento nei canali distributivi, stiano stimolando la domanda di centri logistici portuali e di immobili industriali.

di questa espansione. Le location che sapranno fornire una sufficiente fornitura logistica incentrata sulle attività portuali per soddisfare la crescente domanda di tale spazio saranno meglio posizionate rispetto ad altre".

Secondo quanto riportato da Jones Lang LaSalle il volume globale di container in transito nei porti è salito da 90 milioni di TEUs nel 1990 a 590 milioni di TEUs nel 2012 (+550%) e si prevede un aumento dei volumi portuali europei da 95 milioni di TEUs del 2012 a circa 150 milioni di TEUs entro il 2030 (+50%). Questa crescita dei traffici porterà a un incremento di strutture per la distribuzione, entro il 2030, dell'ordine di 20-30 milioni di metri quadrati, cioè un concreto aumento del 40-60% rispetto all'attuale spazio di magazzini nelle regioni i cui porti hanno avuto un volume annuale di oltre 500.000 TEU nel 2012.

Queste navi di maggiori dimensioni potranno incanalare il grosso dei volumi attraverso un numero limitato di porti, dal momento che solo 20 scali europei oggi offrono l'accessibilità nautica necessaria e la capacità di gestione che questo tipo di navi richiedono. Alexandra Tomow, EMEA Logistics & Industrial Research di Jones Lang LaSalle, ha affermato: "I porti marittimi stanno competendo sempre più l'uno con l'altro per attrarre o mantenere rotte di spedizione. I porti vedranno il loro vantaggio competitivo venire sempre più spesso definito dall'accesso a navi più grandi, insieme a un'efficiente connettività multimodale dell'entroterra in grado di consentire un immagazzinamento efficiente e la successiva distribuzione del carico".

Napoli, i dipendenti dell'Authority sfiduciano il presidente Dassatti

Napoli - Non c'è pace per il porto di Napoli. L'ultima, un rapporto invelenito tra il commissario Luciano Dassatti e i dipendenti dell'Authority portuale da lui accusati di incapacità e inefficienza

Napoli - Non c'è pace per il porto di Napoli. L'ultima, un rapporto invelenito tra il commissario Luciano Dassatti e i dipendenti dell'Authority portuale da lui accusati di incapacità e inefficienza. Accuse che hanno spinto questi ultimi a chiederne le dimissioni, atto senza precedenti nel panorama portuale italiano. Dassatti non ci sta, e dopo aver corretto in parte il tiro ridimensionando le accuse -chiamando in causa il pesante momento vissuto dall'Authority per i problemi che le sono piombati addosso - dice chiaro e tondo che lui resta al suo posto continuando a lavorare per lo scalo partenopeo.

Lo stesso segretario generale Emilio Squillante, pure

schierato a fianco ai lavoratori, ribadisce «l'impegno di sempre - di tutto il personale della segreteria tecnico operativa, senza distinzioni di sorta - a sostenere le attività portuali e le imprese, che in questo momento di forte crisi necessitano assistenza soprattutto per mantenere i livelli occupazionali e proiettarsi verso certezze di sviluppo. La legge 84/94 - continua Squillante - non consente ingerenze esterne sull'apparato dell'ente se non da parte dei soggetti istituzionali a ciò deputati. Siamo doverosamente concentrati sulle opportunità che il porto di Napoli deve cogliere e

non intendiamo nel modo più assoluto farci distrarre dagli obiettivi prefissati nel rispetto di tutte le procedure previste dalla legge». Tutto però ha una base di partenza: la nomina del nuovo presidente dell'Authority ancora bloccata. **Questo è il vero nodo cruciale , che spinge Umberto Masucci, uomo di punta dell'imprenditoria marittima napoletana, a chiedere l'intervento della politica, se si vuole salvare lo scalo partenopeo.**

Masucci fa appello al **presidente della Regione Stefano Caldoro e al sindaco di Napoli, Luigi De Magistris**, perché insieme lavorino per individuare una persona professionalmente di livello e di carisma in grado di portare lo scalo partenopeo fuori da queste acque turbolente. Lunedì arriverà a Napoli, per un incontro con Caldoro, il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, e in molti si augurano che si possa trovare una soluzione. Nel frattempo, al contrario della vicina Salerno che guadagna traffici ed armatori, che prosegue a tambur battente nei lavori di ampliamento e ammodernamento del suo porto, nell'escavo dei fondali Napoli non riesce a decollare, a portare avanti i grandi progetti e i finanziamenti che pur ci sono per consentirgli un poderoso balzo in avanti.

Fermo il "Grande Progetto" con i suoi 1,4 miliardi di euro di investimenti, fermo l'escavo dei fondali, bloccato il piano regolatore così come il trasferimento dei petrolieri. Tutto fermo per le polemiche, gli intrighi, i nodi che vengono al pettine dopo anni (vedi l'incancrenito problema delle concessioni demaniali non pagate, i non avvenuti investimenti, la non produttività dei suoli demaniali),

i grossi interessi che si celano dietro ogni operazione e chi più ne ha più ne metta. A questo quadro poco consolante va aggiunta la reazione della struttura dell'Authority contro «un'ingiustificabile sottovalutazione del lavoro svolto». Funzionari e dipendenti rivendicano i risultati ottenuti negli anni del boom. «Se Napoli è il terzo porto crocieristico nel

Mediterraneo - si chiedono - se mantiene una posizione di leadership nelle autostrade del mare, se è l'azienda più importante della Campania non è merito anche del nostro lavoro? È possibile che siamo diventati tutti incompetenti?». Domande che testimoniano della tensione di questi giorni, ma anche di **un rapporto da sempre tutt'altro che idilliaco con l'ex presidente e attuale commissario Dassati.**



Nomina presidente Authority di Napoli

NAPOLI - «E' ora di passare dalle parole ai fatti», ha detto il sindaco di Napoli Luigi de Magistris, in relazione alla nomina da parte del Governo del presidente dell'Autorità portuale di Napoli. Il sindaco ha riferito di aver rappresentato al ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, in città per l'inaugurazione della stazione Garibaldi della Linea 1 della metropolitana, che l'assenza di una governance del porto è una situazione «che non è più procrastinabile».

«Questa situazione di stallo - ha detto de Magistris - non può proseguire. Ci sono investimenti pubblici e privati, le risorse del Grande Progetto. Napoli - ha aggiunto - non può perdere questa opportunità».

Il sindaco, ricordando che il Governo aveva fatto una scelta indicando Riccardo Villari come presidente, scelta dal primo cittadino «criticata» ha, tuttavia, evidenziando la necessità che il Governo «si assuma la responsabilità di decidere». Il primo cittadino di Napoli ha, inoltre, espresso la propria vicinanza ai lavoratori del porto che nei giorni scorsi hanno protestato. «Mi aspetto - ha concluso de Magistris - un'accelerazione immediata per dare una governance al porto di Napoli».

Massidda torna in carica

30 novembre 2013 |

Malgrado la sentenza del Consiglio di Stato il ministero l'ha confermato come commissario

CAGLIARI – Come il visconte di Italo Calvino, l'Autorità portuale cagliaritana ha di nuovo Massidda, solo formalmente dimezzato.

Sta diventando paradossale infatti la situazione di Piergiorgio Massidda, che il Consiglio di Stato con una clamorosa sentenza ha dichiarato decaduto dopo il ricorso del professor Deiana; ma che per due settimane era rimasto alla presidenza fino a due giorni fa quando il ministro delle Infrastrutture e Trasporti l'ha nominato commissario.

In attesa di che cosa? Secondo i legali dell'interessato, in attesa che si pronunci in merito anche la Corte Costituzionale o forse addirittura la Corte di Giustizia della UE all'Aja. Sta di fatto che Massidda dopo qualche giorno dalla sentenza del Consiglio di Stato è tornato alla presidenza continuando ad operare in accordo con il ministero competente. Da due giorni opera come commissario. E sta operando bene, come del resto gli è stato ampiamente riconosciuto nel recente passato anche dagli avversari politici, e come sta confermando il cluster marittimo cagliaritano.

A Cagliari la vicenda ha assunto aspetti anche grotteschi, come alcuni pronunciamenti secondo i quali gli atti firmati da Massidda dovrebbero essere di fatto nulli. Più in generale, anche in Assoportri ci si interroga su quale sia la reale portata della sentenza che ha annullato la nomina di Massidda, visto che non solo in Assoportri – dove il presidente dell'Authority di Cagliari è stato confermato all'unanimità nel range dei vicepresidenti – ma anche nello stesso ministero e quindi a livello di governo nazionale la sentenza in questione non sembra aver avuto alcun seguito pratico.

Che sia stata una sentenza sotto molti aspetti devastante è stato già ampiamente commentato. Sentenza che, se applicata rigidamente – specie laddove impone la "comprovata competenza" dei candidati sulla base addirittura di lauree specifiche – metterebbe in crisi la quasi totalità delle Autorità portuali; è stato più volte detto. Rimane il problema di quella che può essere considerata a tutti gli effetti una "mina vagante" per le prossime nomine. Salvo ulteriori e contrastanti sentenze. Nel paese del diritto e del rovescio non sarebbe poi una novità.

IVA ai porti, le grane arrivano prima dei soldi

Il Presidente Di Marco (Ravenna) pronto a rivolgersi alla giustizia (anche europea) se non verrà rivisto il Decreto del MIT con cui si ripartiscono i 90 milioni di gettito destinati alle AP

Gli agognati fondi destinati alle Autorità Portuali e scaturenti dall'IVA da esse raccolta sulle merci importate nel 2012 non sono ancora arrivati nelle casse degli enti, ma sulle modalità di suddivisione è già scattata la battaglia.

La bozza del Decreto Ministeriale (Ministero dei Trasporti e Ministero dell'Economia) di ripartizione del fondo (formato dall'1% dell'IVA, quasi 16 miliardi, con un tetto però che blocca a 90 milioni di euro i fondi altrimenti ammontanti a 159 milioni, motivo di contestazione da parte di Assoporti anche all'ultima assemblea annuale, S2S n.42/2013) avrebbe dovuto essere esaminata dalla Conferenza Stato-Regioni la scorsa settimana e poi approvata dal Governo, ma la cosa ha subito uno slittamento di almeno 1-2 settimane e potrebbe quindi essere firmata da Maurizio Lupi e Fabrizio Saccomanni entro la metà del mese.

Come previsto l'80% dei 90 milioni è stato diviso in proporzione all'IVA "prodotta" (termine usato nella tabella del Decreto, che riportiamo qui a fianco) da ciascun porto e il resto è stato assegnato con criterio perequativo. Sul metodo di calcolo utilizzato dai Ministeri competenti con l'ausilio dell'Agenzia delle Dogane, però, sono state manifestate forti perplessità, sia perché in alcuni casi vi sarebbero ampie discrepanze fra i dati risultanti ad alcune Authorities e quelli comunicati dalle Dogane ai Ministeri (a Trieste, ad esempio si lamenta una differenza di oltre 500 milioni di euro sull'IVA riscossa dalla locale AP), sia perché per il calcolo proporzionale sarebbe stata utilizzata l'IVA effettivamente riscossa invece di quella "dovuta" come indicato dalla legge n.34 del 2012, col risultato di penalizzare quelle realtà dove, come a Marina di Carrara e Ravenna, si registrano divari significativi fra le due grandezze in ragione del fatto che l'incasso risulta particolarmente differito nel tempo.

Ma c'è anche di più. "È da un anno che chiedo spiegazioni al Governo, invitandolo a ritirare questo provvedimento, ma non ho ottenuto

risposta e se non l'avrò a breve dovrò ricorrere alla giustizia. Non solo al TAR, ma anche a quella europea" tuona Galliano Di Marco, presidente proprio dell'Autorità Portuale di Ravenna. "Questa misura, infatti, configura un aiuto di Stato ed è completamente difforme dalla ratio teorica della legge, che sarebbe quella di premiare i porti virtuosi in relazione alle rispettive esigenze di sviluppo. Al di là della confusione sulle modalità di calcolo, peraltro complicatissime quali che siano quelle adottate, l'uso dell'IVA come discriminante è una sciocchezza e andrebbe quantomeno ponderato con i volumi di merce movimentati dagli scali: lasciamo stare Ravenna, ma è

assurdo che a un porto come Augusta siano assegnati 9,2 milioni e a uno come Trieste 0,8,

quando le differenze sul piano delle esigenze infrastrutturali sono enormi!"

E dire che Ravenna è uno dei tre porti 'premiati' dai fondi distribuiti con logica perequativa (6,4 milioni, gli altri sono Salerno, 8 milioni, e Napoli, 3,6 milioni, 18 milioni di euro in tutti, il 20% del totale): "Ma quei soldi non li voglio nemmeno, non ne ho bisogno! Lo sviluppo di Ravenna lo posso portare avanti con risorse nostre e con i finanziamenti della BEI, che investe solo laddove ha senso farlo!" incalza Di Marco, che, prima di rivolgersi direttamente

al Governo, aveva provato a sollevare il tema in Assoporti: "Figuriamoci! Non se ne è neppure discusso ed è una delle ragioni per cui mi sono dimesso dal direttivo, S2S n.42/2013". Per il numero uno dello scalo ravennate bisogna smetterla di

dare soldi a pioggia o "per costruire porti in mezzo al mare (stoccata all'inviso progetto offshore di Venezia, *nda*), perché è insensato economicamente. E perché è contrario alla legge, nazionale ed europea e ho intenzione di denunciarlo a chi di dovere".

Andrea Moizo

Porti: Lupi; coraggio cambiare, ridurre numero Autorità

Ministro infrastrutture stiamo preparando riforma seria

(ANSA) - NAPOLI, 2 DIC - Anche per la gestione dei porti "dobbiamo avere il coraggio del cambiamento. Non ha più senso avere 24 Autorità portuali". Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi nel corso di una conferenza stampa tenuta a Napoli nella sede dell'Ente autonomo Volturno.

"Stiamo preparando una riforma seria, che porterà alla riduzione - ha aggiunto Lupi confermando quanto già detto ad Assoporti - delle 24 Autorità e portando alla integrazione tra porti, interporti, logistica". Lupi ha immaginato la costituzione di sei-sette distretti portuali logistici "che facciano finalmente programmazione strategica e che abbiano un'autonomia finanziaria". (ANSA).

la compagnia taglia a Genova

Genova - Royal Caribbean ha avviato una procedura di licenziamento collettivo per dieci dipendenti della sede di Genova e della rete di vendita in Italia settentrionale. Il call center verrà ridimensionato e affiancato da un'altra struttura analoga in Romania. Anche se la compagnia statunitense, una delle due maggiori realtà mondiali nel settore delle crociere assieme a Carnival, assicura che la sede genovese, dove operava finora una quarantina di persone, è destinata a rimanere e a svolgere le sue attuali funzioni, si tratta di una ulteriore perdita di occupazione e di centralità del capoluogo ligure nello scenario dello shipping nazionale. Negli anni scorsi sono stati numerosi gli episodi che hanno indebolito l'immagine commerciale e marittima della Superba: senza risalire al clamoroso flop della compagnia di crociere Festival o alla decisione di Costa Crociere e della compagnia mercantile danese Maersk di spostare a Savona investimenti in origine destinati a Genova per realizzare rispettivamente il proprio home port e un grande terminal per i contenitori, basti pensare in epoca più recente, complice la crisi, alle consistenti riduzioni di personale delle sedi di rappresentanza della stessa Maersk e della concorrente Hapag Lloyd. Ci sono state poi delle chiusure: nel 2009 la compagnia cinese China Shipping ha chiuso a Genova la propria sede di rappresentanza per tutto il Mediterraneo, mantenendo soltanto quella per Italia e Slovenia.

Nel 2012 se n'è andata Damco, società logistica del gruppo Ap Moeller Maersk e pochi mesi dopo anche il gruppo terminalistico Contship Italia ha chiuso le sedi di Genova e La Spezia per trasferirsi a Milano. E l'elenco potrebbe continuare. La crisi dello shipping genovese si è riflessa anche

sull'armamento, che ha spostato altrove il proprio baricentro. Se si esclude il breve interim di Alcide Rosina nel 2005, è dagli anni 1990 che un genovese non presiede più Confitarma la confederazione delle compagnie armatoriali italiane. L'ultimo a farlo è stato Paolo Clerici. E nella lista va messa anche la vicenda dell'Emsa, l'Agenzia europea per la sicurezza marittima. Nel 2003 le associazioni dei giovani imprenditori cittadini si batterono per portarla a Genova, che aveva tutte le carte in regola per ospitarla, ma ancora una volta la città non seppe far valere il proprio peso e l'Unione europea premiò Lisbona. Adesso è Royal Caribbean che, nel suo piano di riorganizzazione internazionale, non solo ridimensiona la sede amministrativa italiana ma ha deciso che in Italia preferisce puntare come mete crocieristiche su Roma e Venezia, più appetibili per una clientela internazionale, e nel 2014 ha deciso di rinunciare a toccare Genova.

«Genova – spiega il direttore generale Gianni Rotondo – è già presidiata da Costa e Msc, che sono più radicate di noi sul mercato italiano. La decisione di concentrarci su Roma e Venezia è dovuta al fatto che hanno un aeroporto intercontinentale, Genova no. Il nuovo posizionamento delle navi ha finalità di agevolare l'arrivo di turisti dagli Stati Uniti, ma anche da Australia e dall'Asia, che è il mercato emergente per il nostro settore». La compagnia ridurrà la propria capacità nel Mediterraneo nel 2014. Due navi di Royal Caribbean andranno via mentre ne arriverà una della Celebrity, altro marchio del gruppo statunitense. «Ma nel 2015 – assicura Rotondo – torneremo in forze. A febbraio annunceremo due importanti novità per la prossima stagione». Una delle novità sarà l'arrivo di una nave della classe Oasis, le più grandi attualmente in circolazione, capaci di portare quasi 6 mila passeggeri. In Italia, ma non a Genova.

L'Adriatico cerca unità

30 novembre 2013

Tenuti incontri a Bruxelles sul programma europeo Ten-T e sulle previsioni del P3 Network

BRUXELLES – Si è svolto a Bruxelles nella sede del Parlamento Europeo l'evento conclusivo del Progetto ITS NAPA. La due giorni è stata organizzata dai Porti dell'Associazione Napa (North Adriatic Ports Association) in collaborazione con la sede della Regione Veneto a Bruxelles e il Parlamento Europeo, grazie al supporto dell'onorevole Antonio Cancian.

Secondo una nota del NAPA il progetto, 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 5 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.

Il primo evento (lunedì 25 novembre presso il Parlamento Europeo – Room JAN 6 Q1) ha focalizzato l'attenzione su "Il ruolo dei porti del Nord Adriatico nella politica portuale europea" con la partecipazione di Brian Simpson (Presidente della Commissione TRAN del Parlamento) di Dimitrios Theologitis (DG MOVE Commissione Europea, Capo Unità Porti) del Presidente in carica del Napa e del Porto di Venezia Paolo Costa nonché dell'On. Antonio Cancian e di tutti i rappresentanti dei Porti Napa.

Il secondo evento (martedì 26 novembre presso la sede della Regione Veneto – Avenue de Tervuren, 67) ha avuto un taglio più tecnico per 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.

Paolo Costa, presidente Napa in carica e presidente dell'Autorità portuale di Venezia, ha dichiarato: "L'approvazione, la scorsa settimana a Strasburgo, dei regolamenti Ten-T che consacrano l'Alto Adriatico come radice marittima di due dei nove corridoi 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. L'inclusione dei porti adriatici tra gli scali di un così importante player, come la P3 network, 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".

Antonio Cancian, eurodeputato parlamento Europeo ha dichiarato: "Per fare un buon lavoro in Europa e per ottenere risultati importanti 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".

Bruxelles: no ad Authority UE sui porti

4 dicembre 2013 |

BRUXELLES – Anche la politica portuale europea sembra annodarsi in linee estremamente contrastanti e contestate. Lasciare margini agli Stati membri per rispondere alle esigenze dei propri porti e “no ad una nuova autorità europea che creerebbe solo nuova burocrazia”.

Sono questi alcuni dei punti cardine del parere adottato dal Comitato delle Regioni sulla proposta di regolamento per un quadro di accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria proposto dalla Commissione.

“Ora i modelli gestionali sono estremamente differenziati e regole rigide rischiano di penalizzare o favorire situazioni locali, ostacolando una competizione equilibrata tra gli scali europei e il recupero di efficienza necessario”, ha spiegato il relatore del parere, il sindaco di Livorno Alessandro Cosimi, vicepresidente del Bureau del Comitato delle Regioni.

Tra gli aspetti più delicati affrontati nel parere c'è l'urgenza di chiarire la normativa sugli aiuti di stato per le infrastrutture, creando un contesto più favorevole per gli investimenti. Regioni e città sono inoltre preoccupate dai rischi di appesantimento degli adempimenti burocratici legati alla creazione di una nuova autorità europea per i porti, proposta dalla Commissione.

“Il parere – spiega Cosimi – prova a definire il giusto equilibrio tra la necessità di rispettare le esperienze locali e quella di garantire, al contempo, un'adeguata omogeneità normativa per il settore portuale”.

Da escludere dal campo di applicazione delle nuove regole, ha spiegato Cosimi, tutte le attività che si configurano come servizi pubblici, servizi tecnico nautici (ormeggio, pilotaggio, dragaggio) e tutte le operazioni di servizio che, a nostro avviso, devono essere governate dagli organismi nazionali competenti in un rapporto di collaborazione con gli enti locali. “Dobbiamo evitare in ogni modo una ulteriore burocratizzazione del settore usando meglio ciò che già esiste. Non serve dunque una nuova autorità europea”. Ma il confronto sui servizi tecnico-nautici sembra ancora all'inizio del suo iter. E non sarà facile trovare una sintesi accolta da tutti gli stati membri.

Treno intermodale fra l'Olanda e la Malpensa

Milano - **La società logistica olandese Jan de Rijk Logistics e China Cargo Airlines** hanno lanciato un collegamento intermodale carico di spedizioni aeree raccolte nella piattaforma olandese di Venlo, che raggiungono così via treno lo scalo di Malpensa

Le spedizioni raccolte a Venlo provengono anche dall'aeroporto di Schiphol. Il servizio intermodale offre una resa di 36 ore tra i due scali aerei, comprese la presa e la consegna.

Algeria, nuovi collegamenti con l'Italia e la Slovenia

Genova - Dal 2014 la compagnia algerina Cnan Med porterà a Genova e alla Spezia un servizio inedito utilizzando una delle nuove navi che sta per acquistare

Genova - Dal 2014 la compagnia algerina Cnan Med porterà a Genova e alla Spezia un servizio inedito utilizzando una delle nuove navi che sta per acquistare. Un altro servizio toccherà Capodistria e Venezia. La decisione è stata presa nei giorni scorsi ad Algeri, a margine dell'accordo che ha portato a individuare due delle sette unità prossime all'acquisto. L'aumento di richiesta di stiva per l'Algeria è una realtà, e non soltanto un'aspettativa, come per altri Paesi africani. Come il Marocco, l'Algeria non ha avuto un cambiamento di regime. Lo Stato forte rappresenta una garanzia per gli scambi commerciali, che in questo momento sono in crescita. Sul lungo periodo però, l'eccessiva presenza dello Stato potrebbe anche rivelarsi un boomerang. Già oggi una politica protezionistica impedisce la piena apertura dei

porti, con conseguenti ingolfamenti dei carichi. Di fronte al porto di Algeri aspettano mediamente in rada circa 30 navi, mentre a Bejaia la coda è di 15-20 navi.

La compagnia di Stato per i passeggeri, Entmv, ha da poco pubblicato un avviso di gara internazionale per l'acquisto di un nuovo traghetto da duemila passeggeri e settecento automobili, con offerte che dovranno arrivare entro il prossimo 14 gennaio 2014. Anche Cnan sta investendo oltre 500 milioni di dollari per il rinnovo della flotta. Nei

giorni scorsi è stato definito un accordo per l'acquisto di due ro-ro appena costruiti, usciti dal cantiere nel 2013. Le due unità verranno utilizzate in servizi con l'Italia, come spiega **Eligio Fontana, titolare dell'agenzia Perioli** che è socio di minoranza di Cnan Med (filiale mediterranea di Cnan). «Dai primi mesi del 2014 - spiega Fontana - una delle navi verrà utilizzata in servizio in Adriatico con partenza da Capodistria, toccata a Venezia (per l'accosto sono in ballo Chioggia e Porto Marghera, e prosecuzione verso i porti algerini. L'altra nave, sempre ai primi del 2014, collegherà l'Algeria a La Spezia e a Genova, in partenariato con un altro armatore».

Finora a Genova Cnan Med ha toccato molto raramente, non con servizi regolari, ma su richieste specifiche di qualche cliente. Il terminal di riferimento è stato il San Giorgio. Perioli non vuole svelare il nome dell'armatore con cui potrebbe crearsi la partnership, ma è probabile che si tratti della compagnia privata Nolis, anch'essa algerina e anch'essa operativa, con maggiore regolarità, al terminal San Giorgio di Genova. Nolis è la compagnia del gruppo industriale algerino Cevital, i cui interessi spaziano dall'agroalimentare agli idrocarburi alla logistica. Nata nel 2000 in funzione della produzione interna al gruppo, Nolis si è aperta al mercato da qualche anno. La sua flotta comprende una nave di proprietà, la "Amirouche", con capacità di 1.700 metri lineari, e altre unità più piccole a noleggio. Per quanto riguarda l'Italia, ha cominciato l'attività a Savona con toccate spot al servizio dell'industria del vetro.

Lo scorso anno ha avviato un servizio regolare da

Salemo dedicato soprattutto alle automobili Fiat. Col declino della produzione Fiat, la sua attività si è spostata su Genova. Qui arrivano le navi a noleggio. Le prime toccate sono state all'insegna di una grande speranza di espansione dei traffici. Tuttavia per il momento queste aspettative non

sono state completamente rispettate, anche se si è assistito a un certo consolidamento. Se verrà confermato l'accordo con Cnan, sarà un'ottima notizia anche per lo scalo genovese.

Le compagnie dell'alleanza armatoriale G6 annunciano un potenziamento dei servizi transpacifici e transatlantici

Previsto l'impiego di 76 navi nei 12 servizi Asia - West Coast Nord America e di 42 navi nei cinque servizi Asia - Nord Europa

 Le sei compagnie di navigazione che costituiscono l'alleanza armatoriale G6, cioè APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine (HMM), Mitsui O.S.K. Lines (MOL), Nippon Yusen Kaisha (NYK) e Orient Overseas Container Line (OOCL), hanno annunciato oggi il prossimo potenziamento dei propri servizi di linea transpacifici operati sulla rotta Asia - costa occidentale del Nord America e dei propri servizi di linea transatlantici che collegano il Nord America con il Nord Europa.

Le sei compagnie, che hanno deciso di aumentare la cooperazione offrendo una gamma più ampia di servizi e una maggiore frequenza delle partenze, hanno sottolineato che la nuova offerta sarà assolutamente concorrenziale rispetto quella proposta separatamente dalle altre due alleanze armatoriali costituite ognuna da metà dei membri della G6 Alliance, cioè la The New World Alliance formata da APL, HMM e MOL e la Grand Alliance formata da Hapag-Lloyd, NYK e OOCL: sulle rotte tra l'Asia e la West Coast nordamericana, ad esempio - hanno specificato le compagnie della G6 - «ciascun membro della G6 Alliance sarà in grado di offrire quasi il doppio di partenze rispetto a quanto attualmente offerto separatamente dalla The New World Alliance e dalla Grand Alliance».

«Gli sviluppi programmati - hanno evidenziato APL, Hapag-Lloyd, HMM, MOL, NYK e OOCL - completeranno i nostri attuali servizi sulle rotte Asia - costa orientale del Nord America e Asia - Europa consentendoci di impiegare le navi più adatte per ciascuna delle rotazioni di queste rotte. Grazie ad una maggiore flessibilità e a sinergie operative, la G6 Alliance disporrà di una rete ancor più solida ed efficiente offrendo ai caricatori un'area di copertura più vasta e transit time più contenuti senza ridurre la capacità totale».

Il rinnovamento dei network di rotte transpacifiche e transatlantiche della G6, che sarà attuato a partire dal secondo trimestre del prossimo anno, prevede l'utilizzo di circa 76 navi nei 12 servizi di linea che collegano l'Asia con la costa ovest del Nord America e di circa 42 navi nei cinque servizi di linea transatlantici (inclusi due pendulum) che collegano i porti della East e West Coast USA, del Canada, di Panama, del Messico con l'Olanda, il Regno Unito, la Francia, il Belgio e la Germania. Complessivamente sulle rotte Est-Ovest la G6 Alliance impiegherà circa 240 navi per collegare 66 porti dell'Asia, delle Americhe e dell'Europa.

Le compagnie della G6 Alliance continueranno a commercializzare i propri servizi autonomamente così come avviene attualmente. 

Zim ha chiuso il terzo trimestre con una perdita netta di -42 milioni di dollari

La flotta ha trasportato volumi di carico pari a circa 640mila container (+ 2%)

 La compagnia armatoriale israeliana Zim ha concluso il terzo trimestre di quest'anno con una perdita netta di -42 milioni di dollari su ricavi per 900 milioni di dollari rispetto ad un utile netto di 17 milioni di dollari su ricavi per 1,06 miliardi di dollari nel periodo luglio-settembre del 2012. I costi operativi sono calati del -8,0% scendendo a 854 milioni di dollari. L'EBITDA si è attestato a 56 milioni di dollari (-55%) e l'utile operativo a 17 milioni di dollari (-79%).

Nel terzo trimestre del 2013 la flotta di portacontainer della compagnia ha trasportato volumi di carico pari a circa 640mila container teu, con una progressione del 2% sul corrispondente periodo dello scorso anno. Il nolo medio per container teu è stato pari a 1.202 dollari, con una flessione del -4% circa rispetto a 1.246 dollari nel terzo trimestre del 2012.

Nei primi nove mesi del 2013 Zim ha registrato una perdita netta di -248 milioni di dollari su ricavi per 2,79 miliardi di dollari rispetto ad una perdita netta di -189 milioni di dollari su ricavi per 2,98 miliardi di dollari. I costi operativi sono diminuiti del -4,5% a 2,69 miliardi di dollari e il risultato operativo è stato di segno negativo per -59 milioni di dollari rispetto ad un passivo di -35 milioni di dollari nel periodo gennaio-settembre dello scorso anno.

Nei primi nove mesi del 2013 la flotta della compagnia ha trasportato 1.873.000 teu, con una progressione del 4,6% sullo stesso periodo dello scorso anno, registrando un nolo medio per teu pari a 1.243 dollari, in calo del -6,8% rispetto a 1.334 dollari nel periodo gennaio-settembre del 2012. 

Anche Rotterdam costretta a fare i conti con la P3

L'obiettivo al 2035 del porto olandese è di raggiungere quota 35 milioni di TEUs ma la concentrazione nell'industria container potrebbe far cambiare la carte in tavola

Rotterdam (Olanda) - La concentrazione a cui potrebbe portare (se approvata) l'alleanza operativa P3 fra i tre big del trasporto container (Maersk, MSC e CMA CGM), rischia di creare qualche grattacapo anche al primo porto d'Europa.

Rotterdam, infatti, se da un lato può

vantare la fidelizzazione sul versante portuale (vedi partecipazioni azionarie in tre diversi terminal) delle tre compagnie, dalla prossima primavera potrebbe vedere una razionalizzazione degli scali effettuati. È già previsto infatti dai servizi preannunciati dalla P3 che lo scalo olandese

perda, rispetto ai livelli attuali, qualche toccata per via della riorganizzazione operativa volta a migliorare l'efficienza delle rotazioni effettuate dai tre big player. Oggi MSC è azionista, attraverso la controllata Terminal Investment Limited, del Delta MSC terminal e ha una quota di

minoranza in un'altra struttura.

Maersk, tramite APM Terminals, opera già un suo terminal sempre nell'area portuale Maasvlakte I e dall'autunno del 2014 si allargherà con un nuova infrastruttura portuale completamente automatizzata nel nuovo ampliamento Maasvlakte II.

Di fronte a questo terminal sorgerà anche il Rotterdam World Gateway, nuova infrastruttura portuale partecipata da DP World insieme a quattro shipping company fra cui CMA CGM.

Proprio a questo terminal sono arrivate nei giorni scorsi le prime quattro gru di banchina ZPMC, due per navi feeder e due in grado di lavorare fino a 24 file di container. In totale entro la prossima primavera saranno arrivate 11 gru ship to shore e tre gru per le navi di dimensioni minori. Tutti i macchinari di piazzale del Rotterdam World Gateway e del secondo terminal di APM che sorgerà a Maasvlakte II saranno completamente automatizzati e richiederanno solo la presenza di pochi lavoratori che potranno guidare a distanza gru di banchina e altri mezzi.

Massima efficienza e produttività che

non cancellano però un interrogativo, che si è posto anche la locale port authority, su quale sarà l'evoluzione dei traffici containerizzati in porto quando decollerà (se decollerà) la P3. Il disegno di sviluppo di Rotterdam nel lungo termine riguarda al 2035 la soglia dei 35 milioni di TEUs/

anno. Un bel salto se si pensa che oggi in porto vengono movimentati circa 9 milioni di TEUs su traffici deep sea e 3 milioni di TEUs con servizi di short sea verso il Baltico e altri scali del Nord Europa. Complessivamente nel 2012 il porto ha movimentato 443 milioni di tonnellate di merce tra rinfuse, container e altre merceologie.

Si tratterà dunque di valutare attentamente come si comporteranno Maersk, MSC e CMA CGM sia sul versante marittimo, sotto il punto di vista dell'organizzazione dei servizi, sia dal lato portuale con la possibilità di futuri nuovi assetti azionari nel capitale dei terminal.

Di certo l'Autorità Portuale, per anticipare un futuro possibile calo (o meglio,

rallentamento nella crescita) dei volumi movimentati, sta già investendo molto per cercare di convogliare verso le proprie banchine nuovi traffici emergenti dal Sud America e dall'Africa. Sul piatto, oltre ad ampie superfici portuali ed efficienti procedure doganali (nella peggiore delle ipotesi un container non rimane fermo per più di due giorni), lo scalo olandese può mettere 'sul piatto' una spiccata vocazione intermodale basata su ferrovia, strada o vie navigabili interne.

Ogni anno l'Autorità portuale di Rotterdam incassa circa 500 milioni di euro dai canoni dei terminal e dalle imposte sui servizi portuali. Nel 2012 gli introiti generati dal traffico marittimo e fluviale sono stati pari a 308 milioni di euro cui vanno aggiunti altri 292 milioni di euro derivanti dai canoni di concessione.

Dopo alcune consultazioni con Deltalinqs (l'associazione delle imprese portuali e industriali del porto di Rotterdam), la port authority ha fatto sapere che dal 2014 le

tariffe per i servizi portuali subiranno un lieve aumento dell'1% ma verranno stabilizzate le condizioni economiche 'agevolate' degli ultimi anni (in particolare nel 2012 venne apportata una riduzione dell'8,5%).

Tra le misure concordate con le imprese, oltre alla decisione di trasformare in strutturali le riduzioni tariffarie introdotte negli ultimi anni, saranno anche mantenuti gli attuali sconti per l'attività di transhipment dei container e verranno parificate 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".

Container, cala la crescita dei big cinesi

Londra - La causa principale è la concorrenza di altri scali nazionali prima considerati secondari

Londra - Lo sviluppo economico della Cina, nell'ultimo periodo, ha contribuito alla crescita dei principali scali marittimi del Paese che dal nel giro di poco più di dieci anni sono passati da 27,5 milioni di teu a 125,5 milioni di teu movimentati ogni dodici mesi. Ma secondo un recente studio della britannica Clarksons, **i primi tre centri marittimi del colosso asiatico, Shanghai, Hong Kong e Shenzhen, stanno rallentando sempre di più la loro crescita a causa dell'ascesa di altri scali nazionali.** Al momento infatti, in Cina, ci sono ben 23 porti che movimentano più di un milione di contenitori all'anno con Shanghai che rimane comunque in testa alla classifica.

Hong Kong, ad esempio, ha visto cadere i propri volumi del 5,3 % nel 2012 a causa soprattutto della forte concorrenza dei porti vicini posizionati nel delta del fiume Pearl, complice un decentramento della produzione economica verso le province interne. Scali come **Ningbo, Qingdao, Tianjin,**

Xiamen, Guangzhou, Dalian, Yingkou e Lianyungang, considerati di seconda fascia, hanno registrato una crescita più rapida negli ultimi tempi, **con una portata annua in espansione in media del 14,7% nel periodo che va dal 2007 al 2012.** Nel 2013, come mai era accaduto prima, il traffico contenitori complessivo dei primi tre porti cinesi, sarà inferiore a quello totale di tutti gli altri centri marittimi di Pechino, e la tendenza, secondo l'istituto inglese, è destinata a proseguire anche nei prossimi anni.

Nei primi sei mesi del 2013 il traffico container movimentato dai porti cinesi è stato pari a 91,5 milioni di teu, di cui 81,5 milioni movimentati dai porti marittimi e 10 milioni movimentati dai porti fluviali.

Tra i principali centri per volume di traffico compaiono Shanghai (16,3 milioni di teu) e Shenzhen (11 milioni di teu). Nei primi nove mesi di quest'anno invece i porti marittimi cinesi hanno mosso un totale di 5,46 miliardi di tonnellate di merci.

Tra i più importanti scali per numero di scambi compaiono Ningbo-Zhoushan, Tianjin, Qingdao, Guangzhou, Tangshan e Dalian. Il solo volume containerizzato, nei primi nove mesi del 2013, è stato pari a 140,9 milioni di container teu, con una crescita del 7,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. I porti marittimi hanno totalizzato 125,7 milioni di teu, quelli fluviali 15,2 milioni. **Tra i primi scali compaiono Shanghai con più di 25 milioni di teu e Shenzhen che ha superato i 17 milioni.** L'anno scorso sei porti cinesi sono finiti nelle prime dieci posizioni della graduatoria 2012 degli scali container mondiali. Shanghai ha confermato la propria leadership internazionale con oltre 32,5 milioni di teu.

Dopo Singapore e Hong Kong, che occupano rispettivamente la seconda e terza posizione, il porto di Shenzhen si è assestato al quarto posto con un totale di 22,9 milioni di teu. Alle spalle dello scalo sudcoreano di Busan sono finiti altri tre porti cinesi: Ningbo-Zhoushan, Guangzhou e Qingdao. Dubai è stato inserito in nona posizione mentre Tianjin si è aggiudicato la decima piazza.



Shanghai: scarso successo della free zone

font size

Print

Email

SHANGHAI - Non ha riscosso sin d'ora molto successo fra le aziende straniere la nuova zona di libero scambio di Shanghai. Inaugurata lo scorso 29 Settembre, la prima zona del genere nella Cina continentale, dovrebbe attrarre investimenti esteri e interni, favorire lo scambio e testare riforme, come quella dello scambio libero dello yuan. Ma ad oggi, meno del 3% delle aziende che si sono registrate alla zona, sono straniere, 38 sulle 1.434 società registrate. Ce ne sarebbero 6.000 in lista d'attesa, come scrive la "Xinhua", che specifica che le società straniere registrate hanno un capitale medio di 15 milioni di dollari mentre le cinesi di 4,07 milioni di dollari. La mancanza di regolamenti certi e definitivi, pochi dettagli proprio sulla questione della convertibilità dello yuan, una serie di paletti comunque posti dalle autorità hanno smorzato gli entusiasmi che si pensava avessero le società straniere. La prima ad aver avuto l'autorizzazione è stata la Microsoft che ha siglato una joint venture con una società cinese per la produzione di console e giochi elettronici. Nell'elenco delle aziende straniere, anche alcune banche come la Citibank e Development Bank of Singapore. Dai Haibo, vice direttore del comitato amministrativo della Free Trade Zone di Shanghai, ha detto che il dato sulle società straniere non deve preoccupare perché si è solo all'inizio.

La zona di libero scambio a Shanghai, ufficialmente "China Shanghai Pilot Free Trade Zone", copre un'area di 28,78 chilometri quadrati, comprendendo alcune zone economiche speciali già in essere. Nella zona, ricade anche l'aeroporto internazionale di Pudong, le aree di Waigaoqiao e Yangshan.

Una innovazione intanto l'ha apportata: nell'area i prezzi di terreni case e uffici sono aumentati. La Free Trade Zone di Shanghai è stata approvata lo scorso 3 Luglio dal gabinetto di Pechino dietro la spinta del premier cinese Li Keqiang, e ci vorranno almeno tre anni, secondo gli analisti cinesi, per adeguarla agli standard internazionali. La volontà è quella di far diventare Shanghai sempre più hub asiatico per finanza e commercio, surclassando Hong Kong. Per la Cina, l'apertura di questa area di libero scambio è il test riformistico in economia più importante da quelli operati da Deng Xiaoping. Una operazione simile fu condotta dallo stesso Deng nel 1978 a Shenzhen, di fronte a Hong Kong, trasformando un villaggio in una delle più importanti capitali mondiali dell'i-Tech.

Commission opens proceedings against container shipping lines

Investigation to determine whether EU antitrust rules have been breached

The European Commission has opened formal antitrust proceedings "against several container liner shipping companies to investigate whether they have engaged in concerted practices, in breach of EU antitrust rules."

Their identity has not been disclosed.

Following unannounced inspections at the premises of companies active in several Member States, carried out in May 2011, the Commission concluded that it had "reason to believe that the companies concerned may have violated the antitrust rules that prohibit cartels and restrictive business practices and/or abuse of a dominant market position (Articles 101 and 102 respectively of the Treaty on the Functioning of the European Union)."

"Since 2009, these companies have been making regular public announcements of price increase intentions. These announcements are made several times a year and contain the amount of increase and the date of implementation, which is generally similar for all announcing companies. The announcements are usually made by the companies successively a few weeks before the announced implementation date.

"The Commission has concerns that this practice may allow the companies to signal future price intentions to each other and may harm competition and customers by raising prices on the market for container liner shipping transport services on routes to and from Europe."

The opening of proceedings does not prejudice the outcome of the investigation, the Commission underlined.