



**Autorità Portuale di Taranto**  
**Taranto Port Authority**

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

**10 DICEMBRE 2013**

## Campostano alla sbarra a Taranto per il monopolio ILVA

Chiesti 4 anni e mezzo (e 30 milioni di euro di danni, in solido coi Riva) per i vertici del gruppo savonese, accusati di aver monopolizzato il mercato con metodi estorsivi

A quasi dieci anni dalla prima denuncia, in settimana potrebbe arrivare la svolta per il lungo processo che vede imputati a Taranto i vertici di ILVA e del Gruppo savonese Campostano, accusati di aver illecitamente monopolizzato (con la presunta aggravante dell'uso di minacce e violenze) il settore della raccomandazione marittima relativo alle spedizioni destinate o in partenza dagli stabilimenti siderurgici della città pugliese (S2S n.10/2006, n.18/2006, n.23/2006, n.25/2006).

La scorsa settimana infatti sono state presentate le richieste di condanna da parte del pubblico ministero: 4 anni e 6 mesi per Emilio Riva e i figli Fabio (latitante in relazione ad altra inchiesta) e Claudio, e per Paolo Campostano e il figlio Ettore, componenti il cda di Anchor Shipping, agenzia marittima del gruppo (4 anni e 6 mesi); 6 anni per Michele Fazio, institore di Anchor, e Giampiero Gallina, dirigente ILVA; 2 anni e 6 mesi per Tony Liuzzi, Giuliano Mallito (cda Anchor), Vito Bisanti e Franco Sensoli (cda di Navalsud, società affiliata ad Anchor). Mercoledì è prevista la sentenza, insieme a cui potrebbe arrivare anche l'imposizione di una provvisoria a carico degli imputati in relazione alle richieste risarcitorie avanzate dalle Agenzie Marittime Gemarini e Caffio (dal procedimento sono nel frattempo usciti, previa transazione, GM Trading e Intramar), che, rappresentate rispettivamente dagli avvocati Carlo Petrone e Stefano Caffio, chiedono un

risarcimento di circa 30 milioni di euro di danni.

ILVA e Campostano sono alla sbarra perché, secondo gli accusatori, avrebbero imposto non solo agli armatori delle navi da essa noleggiate direttamente (o attraverso Anchor Chartering, società di brokeraggio dei Campostano), ma anche a quelli delle navi terze (cosiddette navi libere) con carichi provenienti da o destinati all'acciaieria di affidarsi per la raccomandazione marittima ad Anchor Shipping o Navalsud. Gli imputati avrebbero inoltre sostenuto la disponibilità

a favore di ILVA di un terminal privato. Il tutto, in aggiunta alla presunta applicazione di tariffe inferiori a quelle stabilite ex lege per le prestazioni raccomandatarie, configurerebbe un illecito, perché, spiega Stefano Caffio, "viola la natura stessa del ruolo del raccomandatario, che, in questo caso, finisce per rappresentare gli interessi del caricatore/scaricatore invece che quelli dell'armatore, come previsto dalla legge".

Per la parte lesa non sarebbe una sufficiente giustificazione neppure l'argomento, sostenuto nel corso del processo, che l'indicazione di un'agenzia marittima 'favorita' fosse una clausola indicata e accettata dagli armatori contraenti di ILVA, ma ad aggravare la posizione degli accusati ci sarebbero inoltre le presunte minacce di ritorsioni (interruzione dei rapporti commerciali, ritardi nelle operazioni portuali alle navi, etc.) da parte degli stessi a danno degli armatori eventualmente reticenti (da cui il ramo penale del procedimento).

Una situazione che secondo Caffio troverebbe riscontro più che nelle testimonianze rese da rappresentanti di compagnie armatoriali, timorose in generale di possibili negative conseguenze economiche, in una serie di passaggi di denaro cospicui da Anchor a ILVA, certificati dai bilanci 1998 e 1999, "una sorta di commissione sul potere pagata dai Campostano ai Riva", e nell'evoluzione rapidissima e netta dei traffici siderurgici di Taranto, che fino alla privatizzazione delle acciaierie erano sostanzialmente divisi in due metà uguali: "Italsider si affidava per l'agenzia delle navi noleggiate direttamente (mediante

la controllata Sidermar) a Gemarini, mentre per le 'navi libere' (mediamente 500 approdi l'anno) il mercato era aperto e diviso fra una decina di attori. Con l'arrivo dei Riva, Anchor è passata in brevissimo tempo da una ventina di approdi l'anno a diverse centinaia, non solo prendendosi il

50% del mercato facente capo direttamente a ILVA, ma arrivando a coprire una quota di mercato complessiva superiore al 90% (del 100% nel 2012), con una conseguente e proporzionale esplosione del fatturato".

Con una nota i vertici del Gruppo Campostano si sono detti meravigliati ed esterrefatti delle richieste del pubblico ministero tarantino, definendo "surreali" gli addebiti a proprio carico. Rimarcata la reputazione professionale nazionale e internazionale del Gruppo, la nota attacca tutte e tre le accuse mosse: "Anchor Shipping, unitamente ai suoi collaboratori, non ha mai riferito ad alcun soggetto operatore del settore la circostanza secondo cui ILVA avesse un terminal privato presso il porto di Taranto". Questo perché la suddetta circostanza sarebbe stata "risibile, essendo noto a tutti gli operatori del settore che i terminal sono affidati in concessione alle società che li utilizzano".

Per quanto riguarda l'accusa di dumping "Anchor non ha mai praticato prezzi inferiori a quelli stabilite dalle tariffe previste dalla legge, circostanza facilmente deducibile dalla copiosa documentazione aziendale e, comunque, depositata nel

procedimento penale di cui sopra". Infine "Anchor Shipping non ha mai intimidito attraverso presunte minacce armatori e/o altri soggetti, né i signori Campostano e né i collaboratori del Gruppo Campostano avrebbero potuto rivolgere tali presunte intimidazioni, non potendo essi disporre dei rapporti che ILVA riteneva di avere o non avere con alcuno (...). I signori Campostano e i loro collaboratori potevano interloquire solo quando gli armatori e/o i noleggiatori si fossero rivolti a loro per agenziare le navi e certamente non prima, non avendo prima di tale momento alcun titolo ad interloquire con gli armatori o noleggiatori".

L'auspicio del gruppo savonese è che le mediaticità dovuta al coinvolgimento di ILVA e dei Riva non incida e che i giudici "possano più ragionevolmente valutare le prove addotte dalle difese e risolvere la vicenda in esame, nonostante la particolarità della sede giudiziaria nella

quale si svolge il procedimento penale di cui sopra e che vede interessati anche per altre vicende più rumorose i signori Riva".

# Evergreen minaccia di lasciare Taranto

**Taranto - La compagnia lamenta il ritardo nel dragaggi e ora incombe lo spettro del trasferimento dei traffici al Pireo**

Taranto - Se non ci saranno garanzie sulla fine al 31 dicembre 2015 dei lavori alla banchina del Molo Polisettoriale, Evergreen potrebbe abbandonare Taranto. È la spada di Damocle che pende su Sergio Prete, Commissario straordinario per le opere e i lavori dello scalo pugliese e presidente dell'Autorità portuale, che si è speso per concretizzare l' "Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto", sottoscritto a giugno 2012 tra diversi ministeri, enti locali e soggetti privati.

A Taipei, quartier generale di Evergreen, starebbero valutando la cosa seriamente. Sembra infatti che nel 2014 il servizio Uam, che oggi collega il Nord America al Mediterraneo via Asia, sarà diviso in due linee: Fern (Far East Mediterranean) e Pnw (Pacific North West). Fern potrebbe scalare Taranto, oppure essere dirottato al Pireo, proprio come avvenne nel 2011 per la linea Ces. «Questo - afferma Prete - è un fatto a noi ignoto e

chiederemo chiarimenti a Evergreen. Credo che questa scelta sia condizionata dalla permanenza a Taranto di Tct e Evergreen, visto che ancora oggi non abbiamo definito il testo dell'addendum all'accordo del 2012. Ma siamo molto vicini».

Evergreen, che insieme a Hutchinson e Gsi detiene le quote di Taranto Container Terminal (Tct) ha più volte manifestato la sua insofferenza per le lungaggini burocratiche. Prete conferma: «Rispetto al termine di 24 mesi indicato nell'accordo del 2012 siamo in ritardo. Una volta verificata l'impossibilità

di realizzare le opere in due anni, visti alcuni ritardi nella fase operativa - come i dragaggi - si è raggiunto un accordo sul cronoprogramma. Il problema è che l'operatore chiede, cosa dal punto di vista commerciale assolutamente legittima, una garanzia che il termine del 31 dicembre 2015 venga rispettato».

Una certezza che Authority e governo hanno difficoltà a riconoscere per via delle lungaggini della burocrazia. A ciò va aggiunto il rischio di possibili ricorsi sulle gare. «Questo - afferma Prete - non potrebbe essere un motivo imputabile all'amministrazione, ma Evergreen ritiene che debba essere escluso dalle cause che fanno venir meno il termine inderogabile del 31 dicembre 2015. Chiaramente per la parte pubblica sarebbe un impegno abbastanza importante, soprattutto perché non dipende più direttamente da un solo ente».

Che cosa accadrebbe se Evergreen decidesse di abbandonare Taranto? «Da parte pubblica - risponde Prete - ci sarebbe un disagio legato soprattutto all'occupazione diretta di Tct e a tutte le attività collegate ai container. Ritengo però che la priorità sia l'adeguamento del porto, circostanza su cui il governo ha garantito prescindendo dalla presenza di Evergreen. È chiaro però che la soluzione ottimale per tutti è condividere con gli attuali operatori un percorso di sviluppo. L'auspicio è quindi che si riesca a raggiungere immediatamente un accordo sull'addendum, e far fronte alle richieste dell'operatore».

Il cronoprogramma prevede la consegna di 1.200 metri di banchina entro dicembre 2015.

**Sullo sfondo ci sono anche le ripercussioni sull'occupazione. Sono già 500 i lavoratori Tct interessati da più di un anno alla cassa integrazione. A ottobre i sindacati hanno indetto lo stato di agitazione culminato nello sciopero di 24 ore dello scorso 13 novembre. Chiedono di**

conoscere il piano industriale definitivo sia per la fase transitoria legata all'infrastrutturazione che per quella immediatamente successiva al completamento dei lavori.



## Gemellaggio Consorzio Asi e Consorzio Zai

**SALERNO** - Ieri mattina è stato presentato all'Hotel Mediterranea di Salerno, il gemellaggio tra il Consorzio Asi di Salerno ed il Consorzio Zai Interporto Quadrante Europa di Verona. Grazie all'intesa tra Asi e Consorzio Zai, la prima del genere stipulata da un Consorzio Asi in Campania, all'ente salernitano sarà trasferito il know how relativo alle attività legate allo sviluppo immobiliare logistico intermodale di una determinata area industriale.

L'accordo è sotto l'egida del Ministero dello Sviluppo economico.

Hanno preso parte alla stipula del gemellaggio e ne hanno illustrato i contenuti il presidente del Consorzio Asi, Gianluigi Cassandra; il presidente del Consorzio Zai, Matteo Gasparato; Zeno D'Agostino; il vice presidente della Provincia di Verona, Fabio Venturi; l'assessore alle Attività produttive della Provincia di Salerno, Costabile Spinelli; il dirigente del Dipartimento sviluppo del Ministero dello Sviluppo economico, Federico Lasco e il dott. Jannuzzi (direttore generale Regione Campania) in rappresentanza del presidente, Stefano Caldoro.

Il Consorzio Zai è un ente pubblico economico caratterizzato da un'elevata capacità di sviluppo e di programmazione dell'immobiliare logistico che ha compiti di urbanizzazione, realizzazione di infrastrutture dedicate ai trasporti, manutenzione e gestione di aree industriali e logistiche nella provincia di Verona, tra cui l'Interporto Quadrante Europa. In particolare, negli ultimi vent'anni, le aree gestite dal Consorzio Zai all'Interporto di Verona sono cresciute da un milione a 2,5 milioni di mq. Su queste aree sono oggi localizzati cento operatori logistici con oltre 10.000 addetti che fanno del Quadrante Europa, il primo Interporto europeo (secondo la classifica stilata dall'Associazione tedesca degli Interporti DGG).

Il Consorzio Asi è un ente pubblico economico. Ha tra i suoi associati i principali enti locali presenti sul territorio provinciale, compresa la Provincia, nonché la Camera di Commercio. Le aree gestite dal Consorzio Asi della provincia di Salerno ammontano a 13.520.000 mq. In particolare si è sviluppato anche il polo logistico mediante la creazione di un'area dedicata ammontante a 400.000 mq.

L'obiettivo del gemellaggio proposto si inserisce nel processo evolutivo del contesto produttivo salernitano e consiste nel trasferimento del modello di sviluppo immobiliare logistico della realtà veneta a quella salernitana, al fine di aumentare il vantaggio competitivo di quest'ultima nelle catene logistiche nazionali, nonché di incrementare il valore aggiunto che è possibile trasferire al territorio circostante. In particolare, si potranno creare le condizioni di sviluppo immobiliare affinché nuove aziende possano insediarsi e localizzarsi nell'area Asi, gestendo nuove attività, servizi innovativi e determinando occupazione e sviluppo economico.

Le attività oggetto di trasferimento nell'ambito del gemellaggio sono tutte quelle legate allo sviluppo immobiliare logistico intermodale di una determinata area (in questo caso quelle di futura urbanizzazione e costruzione da parte dell'Asi di Salerno).

L'elemento immobiliare logistico è una delle chiavi del successo dell'Interporto di Verona, lo ha reso una infrastruttura protagonista del traffico intercontinentale, portandolo al primo posto in Europa in una valutazione che



ha preso in considerazione elementi quantitativi come il traffico, di numero di operatori insediati e di elementi qualitativi come i servizi offerti e la dotazione tecnologica dell'area.

L'altro elemento peculiare dell'interporto veneto è l'intermodalità. Dal punto di vista del traffico ferroviario intermodale delle merci il Quadrante Europa è in assoluto la prima piattaforma d'Italia, sia come numero di treni



## «In Adriatico una sterile concorrenza fra i porti»

MILANO - Tra Italia, Slovenia e Croazia occorre fare massa critica sui porti per evitare una concorrenza sterile. E' quanto ha affermato ieri il presidente del Consiglio Enrico Letta a margine dell'incontro del Forum Italia - Slovenia in piazza Affari durante il quale ha incontrato il primo ministro della Slovenia, Alenka Bratusek.

Se guardiamo alla portualità - ha detto il premier italiano - nell'Adriatico ci sono tanti porti che sono però divisi. Ognuno porta avanti una

propria politica facendosi concorrenza. Una situazione incomprensibile per l'operatore cinese che arriva da noi e che è invece abituato a ragionare di grandi porti, a cui fa singolarmente capo un mercato vasto come l'intera Italia. «Ecco perché - ha detto Letta - è molto importante far salire la dimensione dello sguardo sul quale lavoriamo» insieme alla Slovenia. Il primo ministro ha poi aggiunto che il prossimo incontro fra Italia, Slovenia e Croazia, sul tema della portualità, si terrà nel 2014 proprio in Slovenia.

In occasione di "Italia-Slovenia Investment Forum" di ieri a Milano la Repubblica della Slovenia ha firmato il contratto di partecipazione all'esposizione universale che si svolgerà a Milano nel 2015. La firma è stata apposta dal commissario unico di Expo 2015, Giuseppe Sala, e dal commissario sloveno per l'esposizione, Jemeja Lampret.

L'Italia è il secondo partner commerciale della Slovenia ed il terzo Paese investitore. Un Paese che, ha sottolineato il primo ministro, sta prendendo misure importanti per stabilizzare il sistema bancario e migliorare la gestione delle partecipazioni pubbliche. L'intenzione è di effettuare privatizzazioni statali non strategiche, partendo con un primo pacchetto che comprende tredici società e una banca. La politica di privatizzazione sarà implementata attraverso bandi pubblici trasparenti e la priorità, ha assicurato la Bratusek, sarà data a partner strategici che sono interessati in una presenza a lungo termine e hanno un piano di sviluppo solido per la società. «Spero e credo - ha detto - che la cooperazione tra Slovenia e Italia si svilupperà ulteriormente nei prossimi anni e che entrambe le economie trarranno beneficio da questa cooperazione».

**Assemblea permanente all'Authority di Napoli**

7 dicembre 2013 |

**E il segretario generale richiama all'impegno per il corretto funzionamento dell'ente**

NAPOLI – Perdura lo stato di agitazione dei lavoratori dell'Autorità Portuale di Napoli, riuniti dal 25 novembre scorso nel salone del Comitato Portuale.

I lavoratori denunciano la "reiterata, grave e imguardosa condotta tenuta dal commissario straordinario Luciano Dassatti che si rifiuta di ricevere tutti, dipendenti e dirigenti dell'APN".

L'assemblea ha deciso di presidiare ad oltranza la sala del Comitato Portuale, eleggendola a luogo simbolico deputato a rappresentare le legittime e inascoltate istanze dei lavoratori.

In attesa di ulteriori sviluppi, ha programmato per lunedì 9 dicembre 2013 alle ore 10 un incontro con le segreterie confederali, regionali e territoriali.

Sul delicato tema, il segretario generale dell'Autorità portuale Emilio Squillante ha dichiarato: "In relazione ai numerosi articoli di stampa pubblicati in questi giorni ribadisco 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 di essere assistite al fine soprattutto di mantenere i livelli occupazionali e proiettarsi verso certezze di sviluppo.

"Gli articoli apparsi sulla stampa non possono e non devono condizionare il corretto funzionamento dell'Ente. La legge n. 84/94, infatti, non consente ingerenze esterne sull'apparato dell'Ente se non da parte dei soggetti istituzionali a ciò deputati. Ogni condizionamento esterno, pertanto, sarà contrastato nelle sedi competenti. Siamo doverosamente concentrati sulle grandi opportunità che il porto di Napoli deve cogliere e non intendiamo nel modo più assoluto farci distrarre dagli obiettivi prefissati nel rispetto anche di tutte le procedure previste dalla legge".

# «Salviamo la direzione generale per i Porti»

Roma - Le associazioni del cluster marittimo hanno scritto al premier Letta

Roma - Le associazioni **Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Federagenti e Fedespedi**, hanno scritto una lettera di denuncia al premier Enrico Letta contro la possibile cancellazione della Direzione generale dei Porti. Attraverso i porti, si legge nella nota, transita mediamente **l'80% delle merci importate e esportate dall'Italia**. I porti producono ricchezza, occupazione e 16 miliardi di gettito per le casse dello Stato e sono indicati con chiarezza senza precedenti dall'Unione Europea come la risorsa strategica essenziale per innescare una nuova ripresa economica. La Grecia, proprio per sfruttare questa risorsa, ha dato vita in queste settimane ad un ministero del Mare.

**Secondo le associazioni di categoria**, l'Italia, in totale controtendenza, vuole azzerare nel ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, proprio la Direzione generale dei Porti, cancellandola e assorbendola sotto altre competenze amministrative.

«Ci permettiamo di segnalarle – si legge nella

lettera firmata dai presidenti di Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Federagenti e Fedespedi - quella che a noi suona non tanto come una contraddizione, ma come la premessa, certo non di buon auspicio, per tomare a disperdere occasioni importanti di **rilancio economico del Paese**, sottovalutando una volta di più realtà e potenzialità di un settore, quello dei porti e del mare, che per le loro specificità, richiedono un'attenzione costante e professionalità mirate».

Secondo il mondo portuale, la possibile

soppressione, **rappresenterebbe una contraddizione doppia** rispetto alle dichiarazioni sia dello stesso presidente del Consiglio, sia del ministro delle Infrastrutture, che in più di una occasione si sono espressi sulla necessità di sostenere questo settore e renderlo, come accade in gran parte dei Paesi europei, colonna portante del sistema economico nazionale.

## “No alla soppressione della Direzione Generale per i porti”

Il cluster marittimo chiede a Lupi di rivedere il provvedimento che aggraverebbe l’“indebolimento della rilevanza politica del settore”

Confitarma, ANGOPI, Assorimorchiatori, Fedepilotti, Federimorchiatori, Federpesca hanno indirizzato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi una lettera nella quale chiedono di riconsiderare un regolamento in via di definizione che prevede,

come misura per contenere la spesa pubblica, anche la soppressione della Direzione Generale per i porti, diretta da Cosimo Callendo, con le relative competenze suddivise quindi tra la Direzione Generale dighe e infrastrutture idriche e la Direzione Generale trasporto marittimo e per vie d’acqua interne (attualmente guidata da Enrico Maria Pujia).

Il provvedimento, per le associazioni di categoria, “comporterebbe un concreto rischio di disperdere le professionalità create durante questi anni in un ambito certamente strategico per l’economia del Paese” e genererebbe criticità come quella di “indebolire la rappresentanza degli interessi del settore nelle sedi istituzionali

europee e internazionali” e di pregiudicare la collaborazione fra gli organi del Ministero e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, strumenti ritenuti “essenziali” per garantire sia la sicurezza che l’efficienza dei porti nazionali.

A sostegno delle proprie ragioni, le sei associazioni riportano anche un intervento approvato dalla IX Commissione della Camera (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni), nel quale si sottolinea come, per il trasporto marittimo e i porti, “l’organizzazione ministeriale attualmente vigente risulta adeguata ed efficace”, che la proposta di riorganizzazione “risulta in evidente contraddizione con gli obiettivi di sostegno dell’economia del Paese” e quindi “impegna il governo a non adottare misure che comporterebbero la disarticolazione e lo spaccettamento delle competenze relative al settore”.

Simili le conclusioni delle sei associazioni, le quali - dopo aver sottolineato che processi

di ristrutturazione di questo tipo dovrebbero “essere oggetto di costruttivo confronto con le rappresentanze degli operatori del settore” - chiedono a Lupi di rivisitare il regolamento.

# A rischio la direzione generale per i Porti

Roma - Le associazioni di categoria in allarme: «Allo studio del governo la soppressione della Direzione generale dei porti»

Roma - Le associazioni **Angopi, Assorimorchiatori, Conflitarma, Fedepilotti, Federimorchiatori e Fedepesca** hanno scritto al **Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti** rendendo noto che sarebbe in via di definizione un nuovo regolamento che prevede la soppressione della **Direzione Generale per i porti**, con l'attribuzione delle relative competenze suddivise tra la Direzione Generale dighe ed infrastrutture idriche e la Direzione Generale trasporto marittimo e per vie d'acqua interne.

« Per quanto concerne i porti . scrivono le associazioni in un comunicato -, la riattribuzione dei compiti fino ad oggi svolti dalla Direzione Generale per i porti comporterebbe un concreto rischio di disperdere le professionalità create durante questi anni in un ambito certamente strategico per l'economia del Paese, con l'ovvia conseguenza di determinare le seguenti criticità: -indebolire la

**rappresentanza degli interessi di settore in tutte le sedi istituzionali europee ed internazionali; - pregiudicare il proficuo colloquio e la fattiva collaborazione fra gli organi del Ministero ed il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, strumenti rivelatisi essenziali, nel corso degli ultimi decenni, per garantire sia la sicurezza che l'efficienza dei porti nazionali».**

Sull'argomento è intervenuta anche la **IX Commissione della Camera dei Deputati che, con l'ordine del giorno A.C. 1866/IX/1 del 5 dicembre,**

impegna il Governo a non adottare misure che comporterebbero la disarticolazione e lo spacchettamento delle strutture e delle competenze relative al settore marittimo-portuale e la soppressione della Direzione generale dei porti.

Dal sito [www.confitarma.it](http://www.confitarma.it) è possibile scaricare il testo completo della lettera e l'Ordine del Giorno IX Commissione Camera Deputati.

# Gigantismo navale, le soluzioni per i porti italiani

Genova - Il convegno a Palazzo San Giorgio, sede dell'Authority. Merlo:  
«Amarezza per la bocciatura dell'emendamento sulla modifica delle legge delle Autorità portuali»

Genova - Il gigantismo navale e le possibili soluzioni da proporre per la portualità italiana. E' ancora in corso la presentazione e la discussione pubblica del libro "Banche e crisi - Dal petrolio al container" nella sede dell'Autorità portuale di Genova (nella foto un momento della discussione). **Alla tavola rotonda stanno partecipando: l'autore del libro Sergio Bologna, Storico e Consulente di impresa: Ferdinando Fasce, Università di Genova Luigi Merlo, Autorità portuale di Genova Luigi Negri, G.I.P. (Gruppo Investimenti Portuali) Maria Elena Peretti, Cassa Depositi e Prestiti Conduce e modera la discussione: Gian Enzo Ducl, Associazione Agenti e**

## **Mediatori marittimi di Genova.**

A margine del convegno il Presidente dell'Authority Merlo ha espresso amarezza per lo stop all'emendamento alla legge di stabilità per la modifica della legge sull'ordinamento delle Autorità portuali, presentata da Roberta Oliaro, deputato di Scelta Civica. «L'emendamento per le Autorità Portuali non è passato perché essendo giudicato una norma troppo specifica di materia è stato cassato - commenta Luigi Merlo a margine dell'incontro sul gigantismo navale -. **Probabilmente dovrà essere inserita come norma ad hoc nella legge di riforma o in una norma speciale dedicata.** Nel frattempo, in questi giorni, ci sono

sentenze che devono uscire e vediamo che cosa succederà». Resta, da parte del presidente della port authority genovese un pò di delusione per la bocciatura dell'emendamento. «Auspicavamo che il governo e il parlamento prendessero consapevolezza della questione - ha concluso Merlo - per rafforzare l'autonomia delle autorità portuali».

# Zim, trattativa con la G6 Alliance

Genova - La compagni israeliana Zim Integrated Shipping Services ha confermato di avere in corso una trattativa con la G6 Alliance (Hapag-Lloyd, NYK ed OOCL) per i traffici fra l'Asia e la costa est degli Usa.

Genova - La compagni israeliana Zim Integrated Shipping Services ha confermato di avere in corso una trattativa con la G6 Alliance (Hapag-Lloyd, NYK ed OOCL) per i traffici fra l'Asia e la costa est degli Stati Uniti e per le rotte transatlantiche. La nuova struttura dei servizi, annunciata nei giorni scorsi dalla G6 Alliance, dovrebbe essere effettiva dal secondo trimestre del 2014.

## La G6 Alliance affila le armi per fronteggiare la P3

Il prossimo anno i sei partner della Grand Alliance lanceranno una serie di nuovi servizi per non lasciare campo libero a Maersk, MSC e CMA-CGM

Come era lecito aspettarsi, in attesa che le autorità antitrust di mezzo mondo diano il loro via libera alla costituzione della P3, i principali competitor di Maersk, MSC e CMA-CGM non sono rimasti a guardare.

La G6 Alliance – costituita dai membri della Grand Alliance (Hapag-Lloyd, NYK e OOCL) e da quelli della New World Alliance (APL, Hyundai, MOL) –, hanno infatti annunciato l'intenzione di estendere

ulteriormente la loro collaborazione incrementando il numero di servizi offerti al mercato per arrivare a coprire tutta la direttrice East-West, così come dovrebbe fare, secondo gli annunci dei mesi scorsi, anche la P3, impiegando 240 navi per collegare 66 porti in Asia, Americhe ed Europa.

Fino ad oggi la G6 era presente con propri servizi sulle rotte Europa-Far East (da

marzo 2012) e Far East-East Coast degli USA (da maggio 2013), a cui – con questa decisione – si aggiungeranno, a partire dal secondo trimestre 2014, altri 12 loop che collegheranno con 76 navi 27 porti asiatici e nordamericani (West Coast), e altri 5 servizi (inclusi due pendulum) con 42 navi sulle rotte transpacifiche che cometteranno 25 porti degli USA, del Canada, Panama, Mexico, Olanda, Gran Bretagna, Francia,

Belgio e Germania.

Per partire con questi progetti – a cui, secondo alcune testate internazionali, potrebbe aderire anche la compagnia israeliana ZIM, pur non facendo parte della G6 Alliance – sarà necessario anche per i competitor della P3 ottenere le necessarie autorizzazioni antitrust, che tuttavia – osservano gli analisti di Dynalmar – la G6 già ha per altre linee che collegano le medesime aree geografiche: non dovrebbero, quindi, esistere particolari impedimenti ad un'estensione delle stesse. Scendendo più nel dettaglio la G6, che – come farà anche la P3 – continuerà a commercializzare in modo autonomo i propri servizi, una volta implementati gli up-grade annunciati coprirà tutti i traffici East-West con 6 network di servizi, impiegando complessivamente 231 navi per una capacità complessiva di 1,6 milioni di TEUs e una capacità media per nave di 7.300 TEUs.

Confrontando questi dati con quelli relativi alla P3, Dynalmar evidenzia come, a fronte di un medesimo numero di servizi, Maersk,

MSC e CMA-CGM impiegheranno 248 navi per una capacità complessiva di 2,7 milioni di TEUs, e una capacità media per

nave pari a 11.000 TEUs.

La principale differenza risiede proprio nella capacità media del tonnellaggio utilizzato, che va dai 7.300 TEUs della G6 agli oltre 11.000 TEUs della P3: quest'ultima disporrà infatti di un numero molto maggiore di portacontainer ULCS con capacità superiore ai 10.000 TEUs e potrà quindi beneficiare di minori costi operativi grazie alle ormai note economie di scala che queste maxi-portacontainer sono in grado di generare per gli armatori. In una sorta di auspicio e 'consiglio' alla G6, gli analisti della società di consulenza olandese suggeriscono di evitare una dannosa 'guerra' al ribasso sul valore dei noli, e tantomeno una corsa ai cantieri per ordinare naviglio con maggiore capacità, col rischio di peggiorare una condizione di eccesso di stiva che ad oggi è ben lontana dall'essere risolta.

Piuttosto, secondo Dynalmar, la concorrenza tra P3 e G6 dovrebbe concentrarsi sulla frequenza e sulla qualità dei servizi, campi in cui esiste margine di manovra indipendentemente dalla grandezza della navi utilizzate e in cui potrebbe nascere una gara virtuosa di cui beneficerebbe tutto il mercato.



## Fmc chiede nuove informazioni sul «P3»

LIVORNO - (M. B.) Cresce di giorno in giorno, l'attesa per l'avvio dell'accordo di vessel sharing "P3", ancora in attesa di ricevere il via libera dalla Fmc e dall'Antitrust di Cina ed Europa. Una attesa che vede attenti sia coloro che sono favorevoli, sia chi lo è un po' meno.

Secondo notizie pubblicate dalla stampa statunitense, la maggioranza degli operatori del settore ritiene molto positiva la futura alleanza tra Maersk, Msc e Cma Cgm. Mentre, come già scritto

nell'edizione di giovedì scorso, per essere più competitiva la "G6 Alliance" (composta da Apl, Hyundai, Mol, Hapag Lloyd, Nyk ed Oocl) ha annunciato un potenziamento dei propri servizi, in termini di tonnellaggio impiegato e di porti scalati, a partire dal secondo trimestre 2014, lo stesso periodo in cui dovrebbe iniziare ad operare il "P3".

Intanto, il 5 Dicembre, la Federal Maritime Commission dopo una votazione, ha approvato una richiesta di ulteriori informazioni in merito al P3 Network (Fmc Agreement No. 012230). Questa richiesta comporterà un ritardo nell'approvazione dell'accordo.

Dopo che le compagnie avranno presentato le informazioni ed i documenti richiesti, infatti, l'agenzia federale Usa avrà a disposizione 45 giorni di tempo per analizzare la pratica. La Commissione ha annunciato che la richiesta delle nuove informazioni sarà pubblicata sul Federal Register questa settimana e concederà alle parti interessate 15 giorni per accogliere eventuali commenti in merito alla proposta di accordo.

Inoltre, da parte della G6, c'è da registrare l'inizio di colloqui con la compagnia israeliana Zim in merito ad una possibile collaborazione sulle relazioni commerciali Asia - Pacific North West Coast, ampliando l'attuale cooperazione tra Zim e G6 sui servizi Asia - East Coast Usa. Anche questo accordo, soggetto all'approvazione della Fmc, dovrebbe iniziare nel secondo trimestre del 2014.

Rafael Ben-Ari, vice presidente shipping di Zim, ha dichiarato: «Le joint venture fanno parte della strategia di Zim. Siamo partner sul Pacific North West della Grand Alliance dal 2009 e stiamo dialogando per continuare a progredire. Il nostro obiettivo è sempre quello di migliorare i servizi per i nostri clienti».

GREEN&TECH

## «Il fumo delle navi? Può prevenire gli uragani»

Rotterdam - La limitazione alle emissioni prodotte dalle navi, in particolare quella prevista a partire dal 2015 nelle aree Seca (Sulphur Emission Controlled Areas: 0,1% di zolfo nei fumi) nel Mare del Nord e nel Baltico

Rotterdam - La limitazione alle emissioni prodotte dalle navi, in particolare quella prevista a partire dal 2015 nelle aree Seca (Sulphur Emission Controlled Areas: 0,1% di zolfo nei fumi) nel Mare del Nord e nel Baltico, mette sempre più di cattivo umore gli armatori. Secondo le stime presentate al Mareforum di Rotterdam, che si è tenuto martedì presso l'esposizione Europort, i costi globali di refitting ammonterebbero a 50 miliardi di euro. Le banche - c'era Abn Amro - nicchiano sui finanziamenti a operazioni di questo tipo ma soprattutto, è la tesi delle associazioni di categoria, i carburanti raffinati costano troppo e la loro produzione non sarebbe in grado di soddisfare la

richiesta dell'armamento. Per questo i rapporti tra armatori e Unione europea si sono irrigiditi, con l'accusa dei primi ai secondi di creare un settore ("il più regolato al mondo" dice Tineke Netembo, la presidente degli armatori olandesi) con troppe norme, che però non colpiscono nel segno. Che armatori ed esperti del settore fossero d'accordo su questo punto non c'erano dubbi, ma è interessante la provocazione lanciata da George Gratsos, a capo della "Nee", l'associazione degli armatori greci. Secondo Gratsos, le emissioni di zolfo hanno una loro utilità.

## **Ci spiega perché?**

«Premesso: è importante capire che la protezione dell'ambiente è nell'interesse di tutti, il primo obiettivo è la riduzione del riscaldamento globale. Il problema è che alcune norme di tutela ambientale vanno esattamente in segno opposto. In particolare, parlo delle emissioni di ossido di zolfo». Argomento delicato. «Pessimo nemico per la nostra salute, ma ha un punto debole: una vita breve, dopo due giorni si estingue. Ritengo corretta l'istituzione delle aree Eca (come le Seca, ma includono anche le coste Usa, ndr), molto meno l'idea di estendere questa limitazione in tutto il mondo, perché ci sono studi che dimostrano che la presenza di ossidi di zolfo in mezzo all'oceano abbassa il surriscaldamento globale».

## **Qual è la sua fonte?**

«Ad esempio l'ufficio meteorologico del Regno Unito, che in relazione agli uragani che si sono registrati la settimana scorsa qui in Nord Europa e sulla costa Atlantica dell'America, ha sottolineato che nel corso di queste violente tempeste non erano presenti ossidi di zolfo in mezzo all'Atlantico, ponendo in relazione diretta i due fenomeni».

## **Questo lo dice l'ufficio metereologico inglese.**

«Io mi sono limitato a citare alcune ricerche scientifiche che sono state pubblicate e quindi che tutti conoscono, in cui si fa esplicito riferimento all'assenza di ossidi di zolfo sopra gli oceani. Per concludere: bisogna almeno prendere il tempo per verificare le cose, visto che ci sono studi che

arrivano a conclusioni in contrasto».

## **L'accusa che fanno gli amatori oggi è quella di una legislazione poco attenta alla realtà.**

«È evidente che ogni business va avanti solo se c'è redditività. Per noi, alle prese coi consumi delle navi e con la storia delle emissioni, questa regola vale al

cubo. I tuoi utili dipendono dal traffico della merce: ma se il mercato rallenta o il carburante sale sei materialmente costretto a rallentare. Al contrario, quando hai le condizioni migliori, cioè carburante che costa poco e mercato che tira, vai più veloce per poter lavorare di più. Queste due regole basterebbero ad auto-regolamentare il settore».

### **Lei ha una prova di questo?**

«Nel 1980 ricordo che abbiamo avuto un carburante estremamente dispendioso, dovuto alla seconda crisi petrolifera. Senza alcuna regolamentazione, senza che nessuno lo imponesse, i cantieri Burmeister & Wain di Copenaghen costruirono navi estremamente efficienti con caratteristiche tali da bruciare il 30% in meno delle altre unità».

### **Gli obiettivi che ci si pone oggi, paradossalmente.**

«Non c'era nessuna regolamentazione: è successo e basta, perché il prezzo del carburante era troppo alto e bisognava cercare un'altra soluzione per andare avanti. Il mercato è il miglior regolatore. Le navi in passato sono tornate a bruciare di più solo perché il prezzo era sceso».