



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

13 DICEMBRE 2013

Autorità portuale, a Bari prototipo sportello unico marittimo

Processo completato in due anni

(ANSA) - BARI, 12 DIC - Il Comando Generale delle Capitanerie di porto autorizza la sperimentazione nel Porto di Bari di un prototipo di sportello unico marittimo. Accettando la proposta dell'Autorità Portuale del Levante, la sperimentazione - basandosi sul sistema Pmis (Port management Information System) - può agevolare le procedure per l'autorizzazione all'arrivo ed alla partenza delle navi.

Entro i prossimi due anni è previsto il completamento di questo processo che consentirà da un lato di dare attuazione alla normativa comunitaria e dall'altro di migliorare la qualità dei servizi offerti agli operatori e la sicurezza dei viaggiatori.(ANSA).

Porti: Ap Levante avvia il progetto Arges

(ANSA) - BARI, 12 DIC - Al via il progetto strategico Arges, finanziato con 5 milioni di euro dall'Etcp Grecia-Italia 2007/2013, per mettere le basi dello sviluppo della nuova programmazione comunitaria interregionale sino al 2020.

Si è tenuto a Ioannina (Grecia) il kick-off meeting del progetto, ideato dallo staff dell'ufficio innovazione tecnologica dell'Autorità Portuale del Levante. Due gli obiettivi principali: creare questo prototipo di "maritime single window" che consenta di avviare dal giugno 2015 la gestione semplificata ed informatizzata delle pratiche a carico delle agenzie marittime; estendere l'utilizzo del sistema Gaia, sviluppato ed utilizzato dall'Ap come Port Community System, per l'erogazione di servizi ad operatori e passeggeri e per l'interscambio di dati con le Istituzionali nazionali e straniere, anche ai Porti di Igoumenitsa, Patrasso e Corfù.

Ok alla sperimentazione di un prototipo di sportello unico marittimo nel porto di Bari

Kick-off meeting del progetto ARGES

~~inf~~ Il Comando Generale delle Capitanerie di porto ha autorizzato la sperimentazione di un prototipo di sportello unico marittimo nel porto di Bari proposta dall'Autorità Portuale del Levante. L'ente portuale barese ha ricordato che martedì scorso si è tenuto a Ioánnina, in Grecia, il kick-off meeting del progetto ARGES, progetto strategico finanziato con cinque milioni di euro dall'E.T.C.P. Grecia-Italia 2007/2013 per mettere le basi dello sviluppo della nuova programmazione comunitaria interregionale sino al 2020, e che il progetto, ideato dallo staff dell'Ufficio Innovazione Tecnologica dell'Autorità Portuale del Levante, si pone due obiettivi principali fra cui il primo è proprio quello di creare questo prototipo di single windows marittime che, in attuazione della direttiva comunitaria 65/2010, consenta a partire dal giugno 2015 la gestione semplificata ed informatizzata delle pratiche a carico delle agenzie marittime.

Il secondo obiettivo del progetto ARGES è quello di estendere l'utilizzo del sistema GAIA, sviluppato ed utilizzato dall'Autorità Portuale del Levante come Port Community System per l'erogazione di servizi ad operatori e passeggeri e per l'interscambio di dati con le istituzioni nazionali e straniere, anche ai porti di Igoumenitsa, Patrasso e Corfù. Al meeting di Ioánnina, organizzato dalla Regione dell'Epiro che svolgerà il compito di Lead Partner, hanno partecipato i rappresentanti di tutti i partner e, quindi, oltre al Comando Generale della Capitanerie di Porto ed all'Autorità Portuale del Levante, la Provincia BAT, il Politecnico di Bari, il CMCC di Lecce, le Autorità Portuali di Igoumenitsa, Patrasso e Corfù ed il CTI Diophantus di Patrasso.

In occasione del meeting il presidente dell'Autorità Portuale del Levante, Francesco Mariani, ed il rettore del Politecnico di Bari, Eugenio Di Sciascio, incontrando il presidente della Regione dell'Epiro, Alexandros Kachrimanis, hanno ribadito l'interesse dei partner italiani a queste forme di collaborazione che trasferendo ad attività primarie, quali sono quelle dei porti e dei traffici marittimi, innovazione e tecnologie all'avanguardia possono costituire un contributo decisivo alla ripresa delle economie italiane e greche consentendo ai rispettivi territori di uscire dalla crisi e candidarsi, nella prossima programmazione comunitaria, come nodi fondamentali del sistema logistico europeo. L'Autorità Portuale del Levante ha precisato che molto forte è stato anche l'interesse manifestato dalle Autorità Portuali di Corfù e Patrasso ad estendere anche nei loro porti le funzionalità di GAIA come già avverrà ad Igoumenitsa nei prossimi mesi. (M)

PORTS Scandalo Napoli, ecco i capi d'accusa

Napoli - Dall'utilizzo indebito delle auto di servizio ai rimborsi illegittimi, dalle turbative d'asta a episodi di corruzione, abuso di ufficio e truffa per la concessione delle aree demaniali.

Napoli - Dall'utilizzo indebito delle auto di servizio ai rimborsi illegittimi, dalle turbative d'asta a episodi di corruzione, abuso di ufficio e truffa per la concessione delle aree demaniali e la riscossione dei canoni dovuti dalle società concessionarie.

Sono numerose e gravi le accuse da cui sarà chiamato a difendersi l'**ammiraglio Luciano Dassatti, commissario straordinario del Porto di Napoli** (dopo aver ricoperto negli ultimi anni l'incarico di presidente) che da oggi non può risiedere in città. Un caso che da giudiziario diventa anche politico: Dassatti rivestiva l'incarico di commissario perché, scaduto il suo mandato, non è stato ancora nominato il nuovo presidente dell'Autorità portuale, circostanza al centro da tempo di forti polemiche, riaccese dall'inchiesta. Il ministro Lupi però in serata ha nominato un nuovo commissario: la scelta cade su un nome pesante, l'**ammiraglio**

Felicio Angrisano, comandante generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. L'incarico avrà la durata di tre mesi.

L'ordinanza cautelare del gip Giuliana Pollio è stata notificata dalla Guardia di Finanza a Dassatti e ad altre tre persone: il dirigente Stefano Porciani e gli imprenditori Pasquale Legora De Feo ed Anna Ummarino, un passato da consigliere regionale (dal 2000 al 2005); 19 in tutto gli indagati, tra cui un docente universitario, un avvocato dello Stato e l'**amatore Gianluigi Aponte.** L'inchiesta,

coordinata dal procuratore aggiunto Francesco Greco e dal sostituto Antonella Fratello, è stata avviata in seguito a una serie di denunce fatte dai legali rappresentanti di società operanti nel settore della navigazione, ma anche di funzionari e impiegati portuali. Le segnalazioni hanno trovato riscontro: dalle indagini del Nucleo di polizia tributaria è emerso infatti che Dassatti e Porciani, suo stretto collaboratore, avrebbero favorito in molte circostanze società del gruppo Aponte (di cui Legora De Feo e Ummarino sono dirigenti) a scapito delle altre. Il commissario straordinario, inoltre, avrebbe elargito a persone amiche incarichi ben remunerati per prestazioni non necessarie: consulenze affidate a sua discrezione pure in presenza di dipendenti che avrebbero potuto svolgere quelle mansioni, in particolare un ingegnere e una giornalista. Tra gli episodi contestati a Dassatti c'è in particolare l'affidamento di una gara per la concessione dello specchio d'acqua antistante al molo Martello per la realizzazione di bacino galleggiante da destinare alle riparazioni navali. **Secondo l'accusa, la Nuova Meccanica Navale, del gruppo Aponte, fu privilegiata rispetto alla Palumbo, che pure aveva fatto un'offerta assai più conveniente per il Porto.** L'ammiraglio è inoltre accusato di non avere riscosso canoni per decine di migliaia di euro. In particolare, secondo l'accusa, in cambio della mancata riscossione forzata dei crediti vantati nei confronti della Terminal Napoli Spa, società concessionaria della Stazione marittima, Dassatti avrebbe preteso la costosa ristrutturazione di una foresteria. Per il gip, tuttavia, in questo caso «l'assunto accusatorio è rimasto del tutto sprovvisto di prova».

SHIPPING

Porto di Napoli, De Magistris: «Angrisano, nomina di alto profilo»

Napoli - «Una nomina di altissimo livello istituzionale di cui dò atto a Lupi». Il sindaco di Napoli, **Luigi de Magistris**, commenta così la nomina dell'ammiraglio **Felicio Angrisano**

Napoli - «Una nomina di altissimo livello istituzionale di cui dò atto a Lupi». Il sindaco di Napoli, **Luigi de Magistris**, commenta così la nomina dell'ammiraglio **Felicio Angrisano**, comandante generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, a commissario del Porto di Napoli.

Il sindaco fa sapere di aver sentito il ministro per i Trasporti e le infrastrutture, **Maurizio Lupi**, il quale «ha confermato che è un commissario con pieni poteri». «Ho già chiesto un incontro perché bisogna ripartire subito», aggiunge de Magistris il cui auspicio è che «la fase del commissariamento passi e ci sia quella dell'ordinarietà».

IX Commissione: mantenere direzione porti

11 dicembre 2013 I

ROMA – Ecco l'ordine del giorno approvato dalla IX Commissione, contro il taglio al ministero delle Infrastrutture.

“Premesso che: la tabella 10 allegata al disegno di legge di bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2014 e bilancio pluriennale per il triennio 2014-2016 reca lo stato di previsione del ministero delle Infrastrutture e Trasporti e stabilisce le risorse finanziarie attribuite alle strutture del ministero medesimo in modo coerente con gli obiettivi fissati dal programma di governo e specificatamente dal ministro, con riferimento al settore dei trasporti e, in particolare, al comparto marittimo-portuale; l'attribuzione delle risorse effettuata dal citato stato di previsione con riferimento alle missioni e ai programmi di competenza del ministero richiede che la gestione di tali risorse sia effettuata sulla base di un'ideale organizzazione del ministero stesso;

per quanto concerne in particolare il comparto del trasporto marittimo e dei porti, l'organizzazione ministeriale attualmente vigente risulta adeguata ed efficace nel garantire la necessaria funzionalità sia in relazione alle politiche dell'Unione europea e degli stati membri marittimi sia in relazione all'esigenza di garantire rapporti di leale collaborazione con le regioni e gli enti locali e un'appropriata interlocuzione con il complesso dei soggetti pubblici e privati che operano nel settore economico marittimo e portuale italiano;

risulta che il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti abbia elaborato una proposta di riorganizzazione del ministero che ne altera profondamente la struttura rispetto a quella attualmente vigente e presupposta nell'attribuzione delle risorse stabilite nello stato di previsione recato dal disegno di legge di bilancio; la riorganizzazione avrebbe un impatto particolarmente pesante sul settore marittimo-portuale, per la quale si prevederebbe una disarticolazione delle strutture che operano in tale settore, uno spaccettamento di competenze e, addirittura, la soppressione della direzione generale dei porti;

si ritiene opportuno ribadire il ruolo strategico che la portualità riveste per la ripresa economica e la crescita del paese, nonché per assicurare sotto il profilo strutturale elevati livelli di competitività del tessuto economico italiano;

la proposta di riorganizzazione del ministero, con particolare riferimento agli effetti per quanto riguarda le strutture competenti nel settore marittimo-portuale risulta in evidente contraddizione con gli obiettivi di sostegno dell'economia del paese, a maggior ragione se si tiene conto che a livello di Unione europea viene con forza rilanciata la politica marittima integrata, come indicato nella comunicazione della Commissione europea del 23 maggio 2013 «I porti: un motore per la crescita» (COM(2013)259 final); è evidente che un paese con la configurazione geografica dell'Italia deve poter contare sulla continuità di strutture ministeriali autorevoli ed efficienti, a tutela di un settore strategico come quello marittimo-portuale.

Si impegna il governo a mantenere un'organizzazione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti coerente con l'attribuzione delle risorse prevista nel disegno di legge di bilancio dello Stato e, in ogni caso, a non adottare misure che comporterebbero la disarticolazione e lo spaccettamento delle strutture e delle competenze relative al settore marittimo-portuale e la soppressione della Direzione generale dei porti”.

Meta, Tullo, Pagani.

Se il governo cancella la direzione dei porti

11 dicembre 2013 |

Un nuovo regolamento accorperebbe il settore alle dighe e alle vie d'acqua interne – Tutti i problemi che si aprirebbero – Parere contrario anche nella IX commissione alla Camera

ROMA – Piove sul bagnato per la portualità nazionale. Mentre da una parte si chiede da tempo e a gran voce che venga reiterato un ministero per la Marina Mercantile, vista l'importanza economica e sociale del cluster marittimo in Italia, si scopre che nel quadro della "spending review" è in atto la formulazione di un nuovo regolamento del ministero delle Infrastrutture e Trasporti che prevede addirittura la soppressione della direzione generale per i porti. E malgrado di recente la IX Commissione alla Camera avesse approvato un ordine del giorno che criticava l'indirizzo suddetto e ribadiva "il ruolo strategico che la portualità riveste per la ripresa economica e la crescita del paese nonché per assicurare sotto il profilo strutturale elevati livelli di competitività del tessuto economico italiano".

Sul nuovo regolamento e la minacciata soppressione della direzione generale dei porti sono intervenute, con una nota al ministro Lupi, sei rappresentative associazioni del cluster marittimo italiano: Angopi, Assorimorchiatori, Confitama, Fedepiloti, Federimorchiatori e Federpesca. Ecco il testo del loro appello al ministro.

"Gentile signor ministro, abbiamo appreso che è in via di definizione presso i Suoi Uffici il testo di un Regolamento volto a dare pratica applicazione alle vigenti disposizioni in materia di revisione della spesa pubblica.

"Fra le misure introdotte ci sarebbe anche 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.

"Senza voler mettere in discussione le finalità perseguite dalle richiamate disposizioni di legge, dobbiamo però constatare come venga confermato il fenomeno già in atto da diversi anni che ha portato ad un progressivo indebolimento della rilevanza politica del nostro settore malgrado lo stesso rappresenti un'elevata percentuale del PIL (2,6%) e registri livelli occupazionali di tutto rispetto (477.000 addetti).

"Tale constatazione appare ancora più fondata se si pensa che l'emanando Regolamento confermerebbe, ad esempio, la Direzione Generale relazione e contratti pubblici, le cui competenze risultano di fatto svuotate per effetto della recente costituzione dell'Autorità dei Trasporti e manterrebbe separate le Direzioni Generali motorizzazione e sicurezza stradale un tempo unite e quindi oggi più facilmente riaccorpabili.

"Per quanto concerne i porti, 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.

"Peraltro, la prossima Presidenza italiana dell'Unione Europea, con temi all'ordine del giorno riguardanti le questioni portuali, dovrebbe suggerire di confermare la preziosa funzione svolta dalla Direzione Generale per i porti, che con capacità e competenza segue da anni il settore.

"Processi di ristrutturazione della macchina pubblica che impattano in misura rilevante dovrebbero, ad avviso delle scriventi, essere oggetto di costruttivo confronto con le rappresentanze degli operatori del settore.

"A tal fine le scriventi, confidano in un Suo autorevole intervento volto a rivisitare l'emanando Regolamento e rimangono a disposizione per individuare soluzioni che possano coniugare l'interesse alla ristrutturazione della spesa pubblica con la tutela di un settore economico, come quello portuale, avente un peso così rilevante sull'economia del sistema Paese".

Anche Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Federagenti e Fedespedi sono intervenute sullo stesso tema, ricordando al ministro che il settore dei porti e delle attività marittime, non solo rappresenta la spina dorsale di un sistema logistico e produttivo che

ROMA – Piove sul bagnato per la portualità nazionale. Mentre da una parte si chiede da tempo e a gran voce che venga reiterato un ministero per la Marina Mercantile, vista l'importanza economica e sociale del cluster marittimo in Italia, si scopre che nel quadro della "spending review" è in atto la formulazione di un nuovo regolamento del ministero delle Infrastrutture e Trasporti che prevede addirittura la soppressione della direzione generale per i porti. E malgrado di recente la IX Commissione alla Camera avesse approvato un ordine del giorno che criticava l'indirizzo suddetto e ribadiva "il ruolo strategico che la portualità riveste per la ripresa economica e la crescita del paese nonché per assicurare sotto il profilo strutturale elevati livelli di competitività del tessuto economico italiano".

Sul nuovo regolamento e la minacciata soppressione della direzione generale dei porti sono intervenute, con una nota al ministro Lupi, sei rappresentative associazioni del cluster marittimo italiano: Angopi, Assorimorchiatori, Confitama, Fedepiloti, Federimorchiatori e Federpesca. Ecco il testo del loro appello al ministro.

"Gentile signor ministro, abbiamo appreso che è in via di definizione presso i Suoi Uffici il testo di un Regolamento volto a dare pratica applicazione alle vigenti disposizioni in materia di revisione della spesa pubblica.

"Fra le misure introdotte ci sarebbe anche la soppressione della Direzione Generale per i porti, con l'attribuzione delle relative

vede transitare per oltre l'80% le merci e i prodotti importati o esportati attraverso le banchine dei porti e le stive delle navi, ma anche un eccezionale catalizzatore di risorse, investimenti privati, con ricadute importanti su altre filiere economiche strategiche del paese, come quella del turismo.

Purtroppo oggi ci troviamo a registrare un drammatico calo di tensione con scelte, in primis quella di cancellare la Direzione Generale per i Porti all'interno del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che risultano doppiamente incomprensibili nel momento in cui l'Unione Europea investe con forza sullo sviluppo dei porti e delle attività marittime quali elementi di crescita e ripresa dell'intera economia del continente e che altri paesi "riscoprono" l'importanza del settore, ridando vita a strutture di governance specifiche come accade in Grecia con il neo-nato ministero del Mare.

"Ci permettiamo di segnalarVi quindi quella che a noi suona non tanto come una contraddizione, ma come la premessa, certo non di buon auspicio, per tornare 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".

PORTS Il ministero: «I porti sono al sicuro»

Roma - «Non c'è nessuna soppressione o eliminazione della Direzione Generale Porti del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti». Lo precisa il ministero in una nota.

Roma - «Non c'è nessuna soppressione o eliminazione della Direzione Generale Porti del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti». Lo precisa il ministero in una nota, facendo riferimento a «titoli quali "L'Italia pronta a tradire i porti"», che «generano allarmismi inutili e dannosi, soprattutto in un momento in cui il ministero è impegnato nell'elaborazione di un nuovo piano di razionalizzazione delle attuali 24 Autorità portuali, che le riduca significativamente nel numero introducendo il concetto di distretti logistico-portuali in grado di fare sistema e di confrontarsi non con la concorrenza interna ma con la competizione internazionale dei grandi porti del Nord Europa e delle crescenti economie marittime del Sud del Mediterraneo. Gli allarmismi sono dannosi soprattutto se non supportati dai dati di fatto». «Con la riforma del Titolo V della Costituzione - spiega il Ministero - gran parte delle competenze in

Roma - «Non c'è nessuna soppressione o eliminazione della Direzione Generale Porti del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti». Lo precisa il ministero in una nota, facendo riferimento a «titoli quali "L'Italia pronta a tradire i porti"», che «generano allarmismi inutili e dannosi, soprattutto in un momento in cui il ministero è impegnato nell'elaborazione di un nuovo piano di razionalizzazione delle attuali 24 Autorità portuali, che le riduca significativamente nel numero introducendo il concetto di distretti logistico-

portuali in grado di fare sistema e di confrontarsi non con la concorrenza interna ma con la competizione internazionale dei grandi porti del Nord Europa e delle crescenti economie marittime del Sud del Mediterraneo. Gli allarmismi sono dannosi soprattutto se non supportati dai dati di fatto». «Con la riforma del Titolo V della Costituzione - spiega il Ministero - **gran parte delle competenze in**

materia di porti e demanio marittimo sono state assegnate alle Regioni e agli enti locali. Nel nuovo schema di riorganizzazione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è prevista la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne che non cancella nessuna delle competenze e delle funzioni residue, ma per esigenze di razionalizzazione e di sinergia tra i due comparti - conclude - **accorpa la Direzione generale per i porti e la Direzione generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne».**

PORTS Al via lo sportello unico doganale

Genova - L'Agenzia delle Dogane ha attivato lo sportello unico doganale nei porti di Livorno, Genova e La Spezia, oltre che negli aeroporti di Milano e Torino.

Genova - L'Agenzia delle Dogane ha attivato lo sportello unico doganale nei porti di Livorno, Genova e La Spezia, oltre che negli aeroporti di Milano e Torino. **Lo sportello unico era già stato istituito presso i porti di Ravenna, dal 12 febbraio e Civitavecchia, dal 22 marzo, presso il porto e l'aeroporto di Napoli, dal 28 giugno, di Venezia, dal 30 luglio, e gli aeroporti di Malpensa e Linate, dal 22 ottobre. Con decorrenza da ieri, d'intesa con il Ministero della salute, lo Sportello Unico è stato attivato presso la Sezione Operativa Territoriale dell'Ufficio delle Dogane di Livorno, di Genova (Aeroporto Cristoforo Colombo, Passo Nuovo, Rivalta Scrivia e Voltri) e l'Ufficio delle Dogane della Spezia.**

L'Agenzia delle Dogane sottolinea che "oggi le due fasi sono contestuali: ricevuto dal ministero della Salute il codice prenotazione relativo alla richiesta presentata dall'operatore via e-mail, quest'ultimo

Genova - L'Agenzia delle Dogane ha attivato lo sportello unico doganale nei porti di Livorno, Genova e La Spezia, oltre che negli aeroporti di Milano e Torino. Lo sportello unico era già stato istituito presso i porti di Ravenna, dal 12 febbraio e Civitavecchia, dal 22 marzo, presso il porto e l'aeroporto di Napoli, dal 28 giugno, di Venezia, dal 30 luglio, e gli aeroporti di Malpensa e Linate, dal 22 ottobre. Con decorrenza da ieri, d'intesa con il Ministero della salute, lo Sportello Unico è stato

attivato presso la Sezione Operativa Territoriale dell'Ufficio delle Dogane di Livorno, di Genova (Aeroporto Cristoforo Colombo, Passo Nuovo, Rivalta Scrivia e Voltri) e l'Ufficio delle Dogane della Spezia.

L'Agenzia delle Dogane sottolinea che "oggi le due fasi sono contestuali: ricevuto dal ministero della Salute il codice prenotazione relativo alla richiesta presentata dall'operatore via e-mail, quest'ultimo

può trasmettere immediatamente la dichiarazione doganale. **Gli eventuali controlli di competenza di ciascuna amministrazione verranno effettuati contemporaneamente agli eventuali controlli doganali, riducendo così anche i costi di movimentazione del container**". I controlli sanitari e veterinari rappresentano circa l'80% del totale dei controlli operati dalle altre amministrazioni. Lo strumento dello sportello unico sarà presto utilizzato anche dagli altri 17 enti coinvolti a vario titolo nel controllo delle operazioni di import - export.

UE: per contrastare la Cina la P3 è strategia valida

Dopo tanti tentennamenti, il Vice Presidente della Commissione Trasporti dell'Unione Europea, Siim Kallas, si è espresso apertamente a favore della grande alleanza/cartello che le compagnie di navigazione Maersk Line, Mediterranean Shipping Co (MSC) e CMA-CGM hanno sottoscritto. La dichiarazione è stata data, durante un'intervista, alla vigilia dell'esame, già programmato, della proposta per valutare se risponde o meno ai regolamenti europei; e comunque prima del summit globale del 17 dicembre prossimo a Washington, quando le autorità di regolamentazione della concorrenza di

Stati Uniti, Europa e Cina discuteranno proprio di queste alleanze fra i vettori più grandi del trasporto container.

Sostanzialmente, Kallas ha affermato, durante lo "shipping watch" della Danimarca, che l'alleanza P3 è una buona idea, tutta europea tra società francesi, danesi e svizzere, che merita il giusto rispetto poiché strategicamente servirà a contrastare la crescente forza industriale della Cina. "La Cina è un concorrente molto serio e molto aggressivo. In questo contesto, P3 è molto interessante perché nessuna altra alleanza può effettivamente garantire la posizione europea nella globalizzazione del trasporto marittimo", ha detto Kallas.

Che ci troviamo, come Europa, dentro una guerra fra competitor agguerriti è risaputo; rimane però focalizzare gli anelli portanti di una "logistica" integrata dei trasporti e cercare di razionalizzare i servizi; poiché ne siamo convinti che una "qualità" dei servizi offerti possa essere per i clienti una opportunità a scegliere proprio quel porto lungo quel particolare itinerario.

Soprattutto, oggi, dopo una crisi difficile e complessa, serve più qualità e professionalità per far fronte ai piani strategici per l'espansione dei servizi container da parte dell'altra alleanza, la G6; ci riferiamo ad APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant marine, MOL, NYK Line e OOCL che aumenteranno il proprio volume di traffico sulle rotte commerciali tra Asia e costa occidentale degli Stati Uniti.

Ricordiamo che la Federal Maritime Commission degli Stati Uniti, la scorsa settimana, ha presentato una serie di ulteriori quesiti/chiarimenti ai membri della P3, rimandando di ulteriori 45 giorni una decisione definitiva sulla questione. Sul versante della portualità, le esternazioni di Siim Kallas sono state contrastate dall'Authority del primo porto d'Europa, Rotterdam.

L'Autorità del porto olandese è preoccupata dell'alleanza P3, qualora venisse approvata, in quanto andrebbe a minacciare le proprie strategie di sviluppo; infatti, Rotterdam, pur contando sulla presenza di tre terminali delle tre compagnie della P3 (MSC azionista della Delta MSC Terminal, Maersk in APM Terminals di Maasvlakte I e dal 2014 Maasvlakte II, CMA-CGM ed altri nella nuova infrastruttura Rotterdam World Gateway), favorendo così maggiore incentivazione di servizi sul versante portuale, dalla prossima primavera l'alleanza P3 razionalizzerebbe gli scali. Rotterdam potrebbe perdere qualche toccata rispetto alle attuali, proprio in virtù di quella riorganizzazione operativa degli scali volta a migliorare l'efficienza delle rotazioni effettuate dalle tre grandi compagnie.

SHIPPING **Evergreen, arriva una nuova nave**

Genova - La compagnia taiwanese Evergreen ha battezzato la portacontainer da 8.452 teu "Ever Lotus", quindicesima unità della classe L costruita dai cantieri coreani Samsung Heavy Industries

Genova - La compagnia taiwanese Evergreen ha battezzato la portacontainer da 8.452 teu "Ever Lotus", quindicesima unità della classe L costruita dai cantieri coreani Samsung Heavy Industries. La nave, di proprietà della controllata Greencompass Marine di Panama, sarà subito inserita nel trade fra Asia ed Europa in sostituzione di tonnello più datato. Il programma di nuove costruzioni di Evergreen, avviato nel 2010, comprende 45 navi di capacità fra 8.000 e 13.800 teu, che saranno consegnate entro la prima metà del 2015.

Delle 45 navi del programma di rinnovamento della flotta, 24 sono già state consegnate. Le consegne previste per il 2014 sono 18, le restanti arriveranno nella prima metà del 2015. Con il progressivo arrivo delle nuove costruzioni, al termine dei charter Evergreen riconsegnerà ai loro armatori le 54 navi attualmente a noleggio. Il programma di nuove

Genova - La compagnia taiwanese Evergreen ha battezzato la portacontainer da 8.452 teu "Ever Lotus", quindicesima unità della classe L costruita dai cantieri coreani Samsung Heavy Industries. La nave, di proprietà della controllata Greencompass Marine di Panama, sarà subito inserita nel trade fra Asia ed Europa in sostituzione di tonnello più datato. Il programma di nuove costruzioni di Evergreen, avviato nel 2010, comprende 45 navi di capacità fra 8.000 e 13.800 teu, che saranno consegnate entro la prima metà del 2015.

Delle 45 navi del programma di rinnovamento della flotta, 24 sono già state consegnate. **Le consegne previste per il 2014 sono 18**, le restanti arriveranno nella prima metà del 2015. Con il progressivo arrivo delle nuove costruzioni, al termine dei charter Evergreen riconsegnerà ai loro armatori le 54 navi attualmente a noleggio. Il programma di nuove

costruzioni di Evergreen è stato avviato nel 2010, dopo le altre maggiori compagnie di linea ma nel momento del mercato più favorevole per gli acquirenti.

Hapag-Lloyd aims for further industry consolidation

German line wants a fleet big enough to close the gap on Maersk Line, MSC and CMA CGM

HAPAG-Lloyd's proposed merger with Chilean shipping line CSAV could be the first of several as the German shipping line tries to close the gap on the world's top three carriers.

According to *Lloyd's List Intelligence*, Hapag-Lloyd has the world's sixth-largest containership fleet with 723,804 teu of capacity.

This lags behind the fleets of Maersk Line, Mediterranean Shipping Co and CMA CGM, which stand at 2.5m teu, 2.2m teu and 1.5m teu.

If Hapag-Lloyd and CSAV merge, the combined entity's fleet would reach just over 1m teu and would be the fourth-largest in the world.

Its fleet would exceed that of Cosco Container Lines and Evergreen Marine, now ranked fourth and fifth.

Hapag-Lloyd chief executive Michael Behrendt said a deal could mark the start of further consolidation as the German shipping line attempts to close in on the top three carriers.

Mr Behrendt is known to support industry consolidation, but he has also outlined the difficulty of achieving this as owners strive to maintain a controlling interest.

Mr Behrendt told Reuters: "The aim should be to create something bigger by merging several companies.

"It is my goal that we can catch up with the top three. I may not be able to achieve this during my time, but perhaps make a step in that direction."

News of talks between Hapag-Lloyd and CSAV emerged last week. The discussions are known to be at a very early stage.

However, the talks are not limited to the possibility of a merger; other types of partnership are up for discussion.

"Hapag-Lloyd and CSAV are currently maintaining discussions [to see whether] a possible business combination or any other form of association would be of mutual interest," the carriers said.

Mr Behrendt also said that Hapag-Lloyd was ready to launch an initial public offering when market conditions improved.

In October, a senior executive of a key minority shareholder said an IPO would not happen before autumn of next year at the earliest.

Hapag-Lloyd and CSAV hold merger talks

~~Proposed tie-up could~~ create the world's fourth-largest box line, overtaking Evergreen

HAPAG-Lloyd and Chile-based container line CSAV are holding merger talks that could see the two lines come together to create the world's fourth-largest box shipping line.

The two companies issued a statement late last night and early this morning to confirm that talks were taking place.

It is understood that discussions are at a very early stage.

Details on what form the merger will take are thin on the ground, with the shipping lines saying they will publish more information once they have made further developments.

"Hapag-Lloyd and CSAV are currently maintaining discussions [to see] if a possible business combination or any other form of association would be of mutual interest," said Hapag-Lloyd in a statement released this morning.

"To date, these discussions have not resulted in any binding or non-binding agreement between the parties."

CSAV also confirmed the talks.

"In recent years [the company] has adopted a series of measures to confront difficulties facing the shipping business, among those are the implementation of joint operations with other shippers and agreements to combine cargo," it said in a statement released late on Wednesday.

A merger would give the carriers a combined containership fleet of just over 1.1m teu, according to figures from Lloyd's List Intelligence.

This would result in the merged entity becoming the fourth-largest container shipping line in the world, behind Maersk Line, Mediterranean Shipping Co and CMA CGM and displacing Evergreen Marine from the fourth spot.