



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

2 GENNAIO 2014

SHIPPING

Taranto, progetto Polisettoriale confermato

Taranto - L'Autorità Portuale di Taranto ha aggiudicato in via "per le vie brevi" in maniera definitiva l'appalto per il ripristino della piena operatività di 1.200 metri di banchina con fondale di 16,5 metri.

Taranto - Malgrado la forte flessione dei traffici derivanti dalla crisi dell'impianto siderurgico e dalla mancanza di servizi di transhipment al terminal container, il 20 Dicembre l'Autorità Portuale di Taranto ha aggiudicato in via "per le vie brevi" in maniera definitiva l'appalto per il ripristino della piena operatività di 1.200 metri di banchina con fondale di 16,5 metri al Molo Polisettoriale, gestito in concessione dall'operatore privato Terminal Container Terminal (TCT). **"L'Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto" firmato il 20 giugno 2012 prevedeva l'esecuzione degli interventi prioritari per la riqualificazione del terminal entro 24 mesi.** Malgrado nel frattempo le condizioni del mercato siano radicalmente cambiate, il programma va avanti. La scorsa settimana sono

stati emessi i pareri della Regione, del ministero dei Beni culturali e del ministero dell'Ambiente propedeutici alla conclusione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa all'intervento di dragaggio di 2,3 milioni di metri cubi di sedimenti in area Molo Polisettoriale e connessa cassa di colmata finalizzata all'ampliamento del Quinto Sporgente. **«Con conseguente e prossimo decreto del ministero dell'Ambiente - sostiene l'Autorità Portuale - si concluderà definitivamente l'iter approvativo dell'intervento di dragaggio e sarà**

possibile avviare le procedure di appalto per l'esecuzione dell'opera. Inoltre, in data 20 dicembre 2013 l'Autorità Portuale ha provveduto all'aggiudicazione definitiva - a valle di quella provvisoria intervenuta in data 20 novembre 2013 - dell'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'ammodernamento della banchina di ormeggio al Molo Polisettoriale (primi 1.200 metri), intervento propedeutico ai dragaggi. In merito all'intervento di riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo Polisettoriale con autorizzazione paesaggistica (n. 72/2013 del 2 dicembre 2013), rilasciata dal Comune di Taranto, si è concluso l'iter approvativo del progetto definitivo. Nei primi mesi del 2014 potrà, pertanto, essere avviata la procedura di appalto per l'esecuzione della relativa opera».

L'amm. Angrisano al Senato no a nuove incerte competenze

28 dicembre 2013 I

In discussione il testo della nuova legge sulla tutela del mare – Il consuntivo della tutela delle coste e delle aree protette.

ROMA – Le Capitanerie di porto sono e devono rimanere il braccio operativo dell'ambiente per la tutela delle aree marine protette. E' questa la sintesi dell'audizione del comandante generale del corpo ammiraglio Felicio Angrisano alla XIII commissione permanente del Senato sul disegno di legge per la riforma della 394/91 sull'ambiente marino. Pubblichiamo qui di seguito l'abstrac dell'audizione.

Sono grato di poter offrire il punto di vista del comando generale sul progetto di riforma della legge sulle aree protette, occasione che mi consente di testimoniare il ruolo e la funzione che il corpo storicamente svolge a tutela dell'ambiente e dell'ecosistema marino nella sua interezza.

Dopo aver ricordato che già la legge 963 del 1965 aveva conferito al Corpo le funzioni tuttora concernenti: la vigilanza e controllo in materia di tutela dell'ambiente marino e costiero, incentrati sul ruolo di direzione del comandante del porto, il coordinamento e la condotta, a livello "locale", degli interventi di lotta all'inquinamento inclusa la potestà di dichiarare l'emergenza locale per l'impiego diretto delle risorse strumentali pubbliche e private disponibili; il concorso, quale soggetto tecnico di riferimento, per la gestione dell'emergenza nazionale, nel quadro del piano nazionale antinquinamento; l'emanazione dell'atto di diffida ai comandanti delle unità che si siano rese responsabili di condotte inquinanti.

La stessa legge, inoltre aveva introdotto nell'ordinamento italiano il concetto di "riserva marina", attribuendo alle Capitanerie di porto la relativa attività di vigilanza.

L'istituzione, ai sensi della legge n. 349/1986, del ministero dell'Ambiente, consolida il ruolo e l'impegno del corpo, ponendo le Capitanerie di Porto – Guardia Costiera alle dipendenze funzionali del neo-istituto dicastero.

La struttura territoriale del corpo viene così consacrata quale organizzazione operativa periferica del ministero dell'Ambiente per le zone marittime e costiere.

Ulteriore espressione di tale dipendenza funzionale caratterizza la vigilanza finalizzata a contrastare la riduzione delle risorse ittiche, assicurare il mantenimento e la conservazione della biodiversità e garantire la protezione del territorio, senza però escludere da essa il compatibile sviluppo delle attività antropiche.

In forza di tali mandati dispositivi, il corpo esercita, in via prevalente, nelle zone marittime sottoposte alla giurisdizione nazionale, l'attività di controllo sull'esatta applicazione delle norme.

Norme rientranti nel diritto interno, europeo ed internazionale, relativa alla prevenzione e repressione di tutti i tipi di inquinamento marino, da navi, dalla costa, da immersione di rifiuti, da attività di esplorazione e sfruttamento dei fondali marini, compreso l'inquinamento atmosferico, nonché del patrimonio storico ed archeologico.

L'azione di tutela ambientale trova nel corpo delle Capitanerie di porto una straordinaria sintesi tra potestà amministrative e funzioni specialistiche di vigilanza.

Essa si completa in quell'unicum di competenze che l'ordinamento – coerentemente – attribuisce all'autorità marittima per il controllo sulle attività di pesca, e del relativo sforzo e per la vigilanza sul corretto uso del demanio marittimo.

La tutela che il corpo assicura nelle aree marine protette inizia "da terra", con il contrasto all'abusivismo demaniale ed il controllo degli scarichi, ma parte anche "dal mare", dalla vigilanza sulle attività di pesca, ultimo anello della filiera della tutela ambientale.

Altre finalità dell'azione di controllo sono il contrasto all'utilizzo di attrezzi non consentiti e la protezione delle specie ittiche di cui è vietata la cattura.

Significativo, al riguardo, il risultato dell'attività di contrasto all'utilizzo di reti da posta derivanti (spadare): finora sono state sequestrate oltre 4 mila chilometri di rete (un'estensione superiore alla distanza intercorrente tra Roma ed Helsinki).

Messe a sistema, le citate funzioni e competenze, lasciano chiaramente emergere quale sia il ruolo svolto dalle autorità marittime per la tutela "integrata" dell'ambiente e per la "risorsa" mare.

La rilevanza dell'impegno del corpo per la tutela dell'ambiente marino, ha condotto all'istituzione, ad opera della legge 31 luglio 2002, n. 179, del reparto ambientale marino, unità organizzativa del corpo incardinata proprio all'interno del dicastero ed inquadrata tra gli organismi di supporto tecnico del predetto.

Il progressivo accrescersi degli oneri funzionali attribuiti al corpo ha determinato, di pari passo con competenze professionali specifiche, l'acquisizione di assetti aeronavali dedicati alla vigilanza ambientale ed al monitoraggio delle coste e del mare, via via adeguati alle mutevoli e crescenti esigenze di salvaguardia dell'ambiente.

Tali esigenze di tutela trovano risposta nelle funzioni svolte in materia di sicurezza della navigazione e di monitoraggio con capacità "selettive" del traffico marittimo.

Non deve trascurarsi, infatti, che le autorità marittime sono in grado, grazie al quadro informativo di cui possono disporre attraverso l'utilizzo dei sistemi tecnologici che compongono il VTMS (sistema di monitoraggio ed informazione del traffico navale), di controllare, anche e soprattutto in funzione preventiva, i molteplici fattori di rischio ambientale derivanti e ricollegabili alla navigazione marittima.

Il relativo quadro conoscitivo dei vettori navali e delle merci pericolose trasportate, consente di articolare, in maniera coerente e coordinata, sia le azioni di controllo che quelle di risposta, non solo in caso di emergenze ma anche per l'esercizio ordinario di poteri di polizia marittima.

Rispetto alle specifiche tematiche oggetto dell'esame di codesto consesso, appare incontrovertibile che, a più di vent'anni dalla sua entrata in vigore, si prenda in considerazione un adeguamento della Legge 394/91 alle mutate esigenze della tutela e valorizzazione dell'ambiente secondo i principi di matrice comunitaria di "precauzione" e "sfruttamento sostenibile".

A tal riguardo, esprimo il mio avviso favorevole all'iniziativa di riforma, purchè l'innovazione faccia salvi gli elementi strutturali della disciplina della vigilanza e controllo, utili a preservare, concretamente, i valori ambientali, l'ecosistema, gli habitat e le specie che li popolano, nel rispetto delle attribuzioni e delle funzioni consolidate.

Sino ad oggi, l'impianto della legge è riuscito ad assicurare la tenuta dei necessari equilibri interistituzionali ed ha garantito il pieno rispetto dei ruoli oltre alla valorizzazione delle specialità.

Pertanto, non mi trovano d'accordo le eventuali proposte di modifica che tendono a realizzare nuovi ed incerti assetti di competenze che potrebbero minare quell'equilibrio, tra dicastero dell'ambiente, enti locali, consorzi di gestione ed autorità marittime, già ampiamente e positivamente "collaudato", all'interno del quale il corpo si fa carico di porre in essere una vera e propria "tutela integrata" della risorsa mare.

Tale assetto, peraltro, non ha tradito le aspettative proprie del momento storico nel quale la Legge 394/91 ha visto la luce, permettendo di conseguire importanti risultati per la salvaguardia di ecosistemi tanto delicati, quanto, il più delle volte, estremamente esposti.

Per l'attività di sorveglianza attuata dal corpo nelle 30 aree marine protette ad oggi istituite (228 mila ettari di mare e circa 700 km di coste), faccio riferimento ai soli dati statistici relativi all'ultimo triennio, in cui, su un totale di circa 60 mila missioni svolte dal corpo, per la tutela dell'ambiente marino e costiero, oltre 18 mila sono state dedicate esclusivamente alle aree protette.

Oltre alla vigilanza c.d. "attiva", dispiegata attraverso gli assetti aero-navali, il corpo, mediante sofisticate strumentazioni tecnologiche, opera un monitoraggio "passivo" di tutte le unità navali dotate di Ais (automatic identification system) che, transitando in prossimità del perimetro delle aree marine protette, ricevono apposita segnalazione – visualizzata graficamente sulla cartografia digitale di bordo – che consente il rispetto dei limiti fissati e la individuazione, anche successiva, delle eventuali violazioni.

Anche nelle 17 "aree di reperimento", nei 10 siti Aspim (aree specialmente protette di importanza mediterranea), nell'area soggetta a speciale protezione (PSSA) delle bocche di Bonifacio ed all'interno delle aree marine costiere di rilevanza comunitaria, nazionale e/o regionale, lo sforzo complessivo dell'ultimo triennio ha fatto registrare oltre 350.000 ispezioni, controlli e visite in materia di inquinamento; oltre 50 mila interventi per fenomeni di inquinamento; più di 1000 diffide amministrative, notificate ex lege 979/82 ai soggetti individuati come responsabili, accertando circa 300 infrazioni di natura penale e più di 2000 illeciti amministrativi.

In coerenza con i principi e gli equilibri su cui, sin'ora, si è retto il sistema di controllo e tutela delle aree marine protette, quindi, la previsione di nuovi attori istituzionali, l'estensione delle competenze ad altri organi e la conseguente frammentazione delle risorse, anziché la valorizzazione delle specialità, delle professionalità e degli assetti esistenti, darebbe luogo a duplicazione di compiti, generando difetti di coordinamento e dispersione degli sforzi.

Ciò determinerebbe un depotenziamento della funzione di controllo ed una sottovalutazione della descritta esigenza di concepire l'azione di tutela delle aree marine protette e dell'ambiente marino in generale in maniera "integrata" ed "integrale".

Nell'ambito dell'azione di vigilanza delle aree marine protette, dunque, la generica inclusione dei "reparti di mare" di altre forze ed amministrazioni, preposte allo svolgimento di altre funzioni, pone una grave criticità.

Tanto in considerazione del fatto che il soggetto pubblico deputato alla vigilanza dispone di personale specializzato, di risorse e dotazioni strumentali commisurate al perseguimento delle specifiche finalità di tutela ed adeguate ai relativi contesti, di particolare pregio ambientale.

Diversamente, si determinano, così, oltre ai citati problemi di coordinamento operativo e di dispersione delle risorse che il dicastero di riferimento impiega al riguardo, effetti non in linea con i prevalenti criteri di razionalizzazione delle competenze alla luce di una progressiva riduzione della spesa pubblica ed accorpamento di funzioni omogenee tra organi dello stato.

Riforma dei porti, alleanza a quattro

Genova - Il primo effetto l'hanno ottenuto: a gennaio l'assemblea di Assoportivi discuterà della proposta di riforma, per ora solo verbale, che il ministro dei trasporti Maurizio Lupi aveva annunciato un mese e mezzo fa.

Genova - Il primo effetto l'hanno ottenuto: a gennaio l'assemblea di Assoportivi discuterà della proposta di riforma, per ora solo verbale, che il ministro dei trasporti Maurizio Lupi aveva annunciato davanti ai presidenti delle Autorità portuali italiane un mese e mezzo fa.

Il 7 gennaio il direttivo darà il via libera alla convocazione della sessione plenaria dei presidenti e in quel luogo le posizioni divergenti e i conflitti mai sopiti ma sempre latenti, verranno a galla. A scatenare il dibattito è stata **la lettera che quattro dei principali porti italiani hanno scritto al presidente di Assoportivi, Pasquino Monni**, chiedendo che l'idea di Lupi di formare i grandi distretti logistici interregionali, prevedendo l'accorpamento anche di autorità portuali, ma includendo i retroporti e un

bacino territoriale più ampio, venga discussa dall'Associazione, perché «non possiamo mica aspettare che piova» dice **Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Venezia e primo firmatario della missiva insieme ai colleghi Monassi (Trieste) Gallani (Livorno) e Merlo (Genova)**. E' l'alleanza Tirreno - Adriatico, quella dei corridoi europei, a partire all'attacco. La metafora della pioggia serve a Costa per spiegare che «per i porti è necessario essere propositivi» perché il ministero entro l'inizio dell'anno nuovo dovrebbe presentare qualcosa di

scritto, quindi «per evitare di subire la riforma, bisogna apportare contributi» dice Costa. E qui sorge il primo problema, tutto di metodo: Assoportivi dovrebbe formulare una posizione unitaria o solo una presa di coscienza dove ognuno comunque ha posizioni diverse? Merlo, past president dell'associazione, ha sempre cercato la via dell'unitarietà: «Una posizione unitaria sarà difficile – ammette Merlo - Assoportivi però deve fare una proposta. Io avevo tentato, ma i localismi avevano prevalso». Quando il presidente dell'Autorità portuale di Genova parla di localismi intende l'alleanza dei piccoli porti. Alla fine lo scontro in Assemblea si ridurrà a quello: da un parte i grandi – che non a caso hanno firmato la lettera di *endorsement* a Lupi – e i piccoli che invece parlano di riforma sì, ma quella che è ancora al Senato e che di fatto manterrebbe le Autorità portuali. Nella lettera inviata a Pasqualino Monti, i "magnifici quattro" tratteggiano solo sette distretti logistici italiani (Nord Tirreno, Nord Adriatico, Tirreno Centrale, Adriatico centro - meridionale, Tirreno Meridionale, Sardegna e Sicilia) e anche l'organo per gestire queste macro aree: un consiglio direttivo "snello" che nella fase di transizione dia spazio anche ai presidenti delle autorità cancellate.

Una base per trovare un accordo? «Spero che quando ci riuniremo si potrà discutere almeno qualche bozza proveniente dal ministero, così da poter parlare di cose concrete» spiega **Francesco Mariani, presidente dell'Autorità portuale del Levante** (Bari, Barletta e Monopoli) - registro comunque il cambio di opinione di Monassi e Gallanti che avevano votato la relazione di Monti che andava in senso contrario al testo della lettera che invece hanno inviato». Assoportivi a fine novembre si era schierata contro "l'ingerenza" di Lupi; ora la lettera dei quattro porti cristallizza la frattura tra i grandi da un lato e il resto delle banchine italiane dall'altro. **Lo scontro è già iniziato, il ring sarà pronto a gennaio.**

TECHNOLOGY

Riciclaggio navi, nuovo regolamento UE

Bruxelles - La Gazzetta ufficiale europea ha pubblicato il Regolamento n.1257/2013 volto a ridurre gli impatti negativi legati alle operazioni di riciclaggio delle navi di bandiera UE.

Bruxelles - La Gazzetta ufficiale europea ha pubblicato il Regolamento n.1257/2013 volto a ridurre gli impatti negativi legati alle operazioni di riciclaggio delle navi di bandiera UE, attuando in anticipo molte delle disposizioni contenute nella Convenzione internazionale di Hong Kong del 2009, la cui entrata in vigore è attesa per il 2020.

Il Regolamento che entra parzialmente in vigore con 1° gennaio 2014 si applica alle navi di stazza lorda superiore alle 500 tonnellate battenti bandiera di uno Stato membro ma anche, per alcuni requisiti, alle navi battenti bandiera di un paese terzo che scalano un porto comunitario. **Il provvedimento obbliga tutte le navi registrate nell'UE** ad essere smantellate in impianti di riciclaggio approvati a Bruxelles. La maggior parte delle disposizioni entreranno in vigore fra il 2015 ed il 2018.

INTERMODAL&LOGISTICS

Al via la gara europea per la piattaforma logistica

Roma - Parte la redazione del progetto dell'estensione e del completamento della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), che potrebbe consentire risparmi per 8 miliardi l'anno.

Roma - **Uimet ha bandito la gara europea per individuare il soggetto promotore della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), che potrebbe consentire risparmi per 8 miliardi l'anno.** È il primo atto per la realizzazione del nuovo «Sistema telematico di riferimento per la gestione della rete logistica nazionale», affidato dal ministero delle Infrastrutture a Uimet, società controllata dagli interporti italiani, da Assoport e da numerose altre realtà infrastrutturali e associative, pubbliche e private. Si tratta di una gara per la redazione del progetto dell'estensione e del completamento della PLN. **Nella seconda fase della gara, si deciderà per la concessione ventennale della gestione della PLN.** La conclusione della procedura con la scelta del soggetto promotore è fissata al 30 aprile 2014. Il

settore del trasporto commerciale - sottolinea una nota di Uimet - rappresenta una componente importante del sistema economico italiano, che arriva a pesare fino il 14% del Pil nazionale, complessivamente circa 200 mld di euro nel 2010. La incidenza della logistica sul fatturato industriale è più pesante dell'11% in Italia rispetto alla media europea, un gap di competitività che a sua volta si traduce in un costo extra penalizzante pari a 12 mld di euro. **Da qui la necessità di rendere più efficiente il sistema permettendo - secondo Uimet -**

risparmi per 8 miliardi l'anno.

Il porto di Tanger Med chiuderà il 2013 con una crescita del 37% del traffico dei container

Ulteriore finanziamento del Fondo Arabo per lo Sviluppo Economico e Sociale per la seconda fase del progetto del porto

L'Autorità Portuale di Tanger Med prevede che il porto marocchino, che ha iniziato l'attività a metà 2007 con l'inaugurazione del terminal APM Terminals Tangier (del 23 luglio 2007), archiverà il 2013 con un volume di traffico dei container movimentato pari a circa 2,5 milioni di teu, con una progressione del +37% rispetto a 1,8 milioni di teu movimentati nel 2012, anno in cui era stato registrato un calo del -13% sul 2011. Il risultato di quest'anno rappresenta il nuovo record di traffico dello scalo avendo superato il volume di quasi 2,1 milioni di teu totalizzati nel 2011.

L'ente portuale marocchino ha evidenziato che il 2013 segna il ritorno al corso normale di crescita del traffico dei container nel porto di Tanger Med dopo due anni caratterizzati da una serie di scioperi che hanno ridotto l'attività sulle banchine.

La Tanger Med Port Authority ha rilevato inoltre come la capacità di traffico nominale del porto, che attualmente è costituito dall'area Tanger Med 1, cioè la prima fase del progetto di realizzazione del porto, sia giunta quasi a saturazione essendo pari a meno di tre milioni di teu all'anno. Tale capacità è distribuita tra i due container terminal della prima fase: il Terminal à Conteneurs 1 (TC1) che è gestito dalla APM Terminals Tangier, joint venture 90:10 tra l'olandese APM Terminals (società del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk) e il gruppo marocchino AKWA, e che ha una capacità di traffico pari a 1,3 milioni di teu, e il Terminal à Conteneurs 2 (TC2) che è entrato in servizio a metà 2008 (del 17 luglio 2007), ha una capacità di traffico pari a 1,3 milioni di teu ed è gestito dalla Eurogate Tanger, società partecipata dal gruppo terminalista Eurogate/Contship Italia (50%), dal gruppo armatoriale elvetico Mediterranean Shipping Company (20%), dal gruppo armatoriale francese CMA CGM (20%) e dalla compagnia marittima marocchina Comanav (10%).

Per risolvere il problema della prevista prossima saturazione dell'attuale capacità, a metà 2009 sono stati avviati i lavori per la realizzazione della seconda fase del progetto del porto (del 18 giugno 2009), che secondo le attuali stime diventerà operativa all'inizio del 2015 con l'inaugurazione del Terminal à Conteneurs 4 (TC4) che sarà gestito dalla società terminalista marocchina Marsa Maroc (del 8 luglio 2008). La fase Tanger Med 2, incluso il terminal TC3 che sarà operato dalla joint venture APM Terminals-AKWA, avrà una capacità di traffico nominale pari a 5,2 milioni di teu.

Per finanziare i lavori di realizzazione della seconda fase del progetto del porto, nei giorni scorsi il ministero dell'Economia e delle Finanze del Marocco e l'Arab Fund for Economic & Social Development (FADES), l'istituzione fondata nel 1971 con l'obiettivo di sostenere i Paesi arabi nel loro sviluppo economico e sociale, hanno sottoscritto uno specifico contratto che garantisce ulteriori fondi per circa 1,5 miliardi di dirham (circa 132 milioni di euro) per la costruzione delle infrastrutture portuali. Nel 2010 il Fondo arabo aveva già partecipato con 1,4 miliardi di dirham al finanziamento della prima tranche di lavori di Tanger Med 2.

A novembre il traffico marittimo nel canale di Suez è cresciuto del +5,2%

Nei primi undici mesi del 2013 è stata registrata una flessione del -4,2%

~~inforMARE~~ - Lo scorso mese i transiti di navi attraverso il canale di Suez hanno registrato un incremento del +5,2%. Nel canale egiziano sono infatti passate 1.428 navi rispetto a 1.357 nel novembre 2012. Le petroliere sono state 297 unità (-0,3%) e le navi di altra tipologia 1.131 unità (+6,8%).

Nei primi undici mesi del 2013 il canale è stato attraversato complessivamente da 15.167 navi, con una flessione del -4,2% rispetto a 15.826 nel periodo gennaio-novembre dello scorso anno. Le petroliere sono state 3.285 unità (-0,7%) e le navi di altro tipo 11.882 unità (-5,1%). (A)



Shanghai ancora primo scalo container al mondo

SHANGHAI - (M. B.) Il porto di Shanghai ha registrato un aumento del 4,3% del volume di contenitori movimentati lo scorso mese di Novembre, rispetto allo stesso mese del 2012, raggiungendo la quota di 2.940.000 teu, secondo le statistiche pubblicate dallo Shanghai International Port Group.

Prosegue quindi la tendenza registrata anche nel mese di Ottobre che aveva visto un aumento del 4,6% con 2.810.000 teu. Nei primi

undici mesi, Shanghai ha registrato un + 3,9% su base annua, del volume dei contenitori che è stato di 30.920.000 teu, chiudendo in rialzo rispetto al traffico totale dell'anno scorso che fu di 32,53 milioni di teu.

La movimentazione totale del porto di Shanghai è infatti prevista raggiungere i 33,5 milioni, consentendogli di rimanere il più grande porto container del mondo per il quarto anno consecutivo.

Il terminal container di Yangshan, nella baia di Hangzhou a sud di Shanghai, prevede di raggiungere alla fine di quest'anno un volume di 14,3 milioni di teu. Grazie alla neo costituita Shanghai Free Trade Zone, questo terminal, attivo nel transhipment dei containers trasportati via fiume alle navi madri, sta crescendo e sta conquistando più del 40% del volume totale dei trasbordi.

L'attività dei trasbordi internazionali, infatti, è considerata quella con il maggior potenziale di crescita tra quelle operate a Yangshan. Attualmente questo settore copre solo il 10% dei trasbordi di Yangshan, ma dal momento che è stata istituita la zona di libero scambio, molti vettori hanno in programma di modificare la rotazione dei porti scalati per effettuare ulteriori trasbordi a Yangshan.

Evergreen noleggia sette portacontainer da 14.000 teu

Il gruppo armatoriale ha già preso a noleggio altre dieci portacontenitori New Panamax

 Il gruppo armatoriale Evergreen di Taiwan ha annunciato il noleggio di sette navi portacontainer della capacità unitaria di 14.000 teu attraverso le filiali Greencompass Marine ed Evergreen Marine (UK) Ltd., di cui il gruppo detiene rispettivamente il 100% e il 51% del capitale.

Ricordiamo che nel segmento delle portacontenitori New Panamax il gruppo Evergreen ha già preso a noleggio per dieci anni dalla greca Enesel dieci navi da 13.800 teu in costruzione presso la sudcoreana Hyundai Heavy Industries (HHI), di cui la prima è entrata a far parte della flotta del gruppo taiwanese lo scorso settembre e le restanti saranno prese in consegna entro la fine del prossimo anno. 

SHIPPING **Pechino elimina la VAT per le *shipping companies* straniere**

Pechino - Dal primo agosto di quest'anno gli spedizionieri devono pagare una tassa del 6% in aggiunta alle tasse locali. Il nuovo regime che sarà effettivo da gennaio 2014 .

Pechino - Il governo cinese ha diramato una nuova circolare sulla policy fiscale dei traffici marittimi. La legge cinese, ad oggi, prevedeva che chi spedisce la merce fosse autorizzato a dedurre la spedizione internazionale dall'importo tassabile. **Dal primo agosto di quest'anno gli spedizionieri devono pagare una tassa del 6% in aggiunta alle tasse locali. Il nuovo regime che sarà effettivo da gennaio 2014 ha eliminato quello che veniva ormai percepito come un'ingiustizia dalle compagnie di shipping straniere.**