



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

28 MARZO 2014

Caos Napoli, a fine marzo rischio paralisi delle banchine

Napoli - La situazione del porto partenopeo sempre più complicata. Insieme al Fai sciopereranno anche **A ccsea, Assospena, Assoagenti, spedizionieri doganali ed i terminal container Conateco e Flavio Giola.**

Napoli - Dal 31 marzo il porto di Napoli potrebbe essere paralizzato. Il FAI, la federazione degli autotrasportatori italiani guidata da Pasquale Russo ha, infatti, dichiarato uno sciopero di cinque giorni per "dare una smossa" alla situazione dello scalo partenopeo che continua a perdere traffico con gravi ripercussioni economiche sui lavoratori e sulle imprese. "Le istituzioni cittadine ed il ministro Lupi - insiste Pasquale Russo - devono uscire dall'immobilismo se si vuole salvare il salvabile e ripartire- Bisogna iniziare dalla normalizzazione nel porto nominando un presidente stabile e professionalmente preparato, non importa di che partito sia purchè ci sia e faccia bene il proprio mestiere. **Nulla di personale contro il commissario Angrisano - insiste Russo - ma vogliamo un**

presidente e non un commissario. Vogliamo la normalità che sia in grado di darci regole certe e tempi certi altrimenti lo scalo partenopeo rischia di venire cancellato dai grossi circuiti di traffico internazionale". Intanto, la protesta si allarga ed allo "sciopero-provocazione" del Fai si associano ora - lo annunciano con un comunicato congiunto - anche **A ccsea, Assospena, Assoagenti, il consiglio territoriale degli spedizionieri doganali ed i terminal container Conateco e Flavio Giola.** L'obiettivo comune è fare pressione sul governo per sbloccare la nomina del presidente dell'Autorità Portuale di

Napoli e por fine "alla situazione di abbandono, all'incapacità a tutti i livelli delle istituzioni di gestire l'adeguamento delle banchine e dei fondali. La darsena di levante - insistono gli operatori - l'unica opera fondamentale in grado di accogliere le navi containers oltre i 5/6mila teus, fa ancora parte del libro dei sogni". Intanto il ministro Lupi con un tweet dà la sua prima risposta "prima metterò mano alla riforma delle AP (24 sono troppe) e poi si passerà agli altri problemi". "Sia ben chiaro - insiste ancora il presidente del Fai - con questo sciopero non intendiamo aggiungere un altro problema a quelli che già affliggono lo scalo partenopeo, ma a coinvolgere gli enti istituzionali, l'AP e tutti gli operatori del mondo dello shipping a fare presto. **Oggi (25 marzo) abbiamo un incontro con il commissario Angrisano e con il presidente della Camera di Commercio Maddaloni per coinvolgere tutti ed avviare un percorso comune mirato a sbloccare la paralisi che ha colpito il nostro porto. Una paralisi che è già costata tanto in termini di perdita di traffico e di finanziamenti perduti. Se questa volontà prenderà concretezza, saremmo anche disposti a sospendere l'azione di sciopero. Altrimenti siamo pronti a portare i nostri Tir davanti al Ministero. Lo verificheremo in questi giorni"**

Porto di Cagliari, archiviata l'accusa di abuso d'ufficio per il ministro Lupi

Era stata formulata per la nomina di Massidda a commissario dell'Autorità Portuale

~~informARE~~. Il Tribunale dei ministri ha archiviato, per carenza di presupposti "materiali e soggettivi", l'accusa di abuso d'ufficio per il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, sul caso della nomina dello scorso ottobre di Piergiorgio Massidda a commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Cagliari, incarico da cui che successivamente lo stesso ministro lo ha dichiarato decaduto a seguito di una ordinanza del Consiglio di Stato (~~informARE~~ del 30 gennaio 2014).

«Non sono solito commentare i provvedimenti dell'autorità giudiziaria - ha dichiarato Piergiorgio Massidda - ma questa è una notizia bellissima che mi conferma la correttezza del provvedimento». Per Massidda «questo provvedimento conferma la sensazione comune che questa fosse una operazione mediatica a matrice politica prima ancora che giudiziaria. Mi chiedo - ha concluso - a chi sia convenuto un accanimento così forte, non tanto verso la mia persona ma nei confronti del sistema portuale di Cagliari». ~~(11)~~

Porti, a Febbraio Genova segna +3,3% complessivo

Genova - Calano gli olii minerali, ma nel complesso i dati segnano l'aumento del traffico commerciale sia nel periodo in esame (+1%), che nel bimestre (+2,3%).

Genova - Anche febbraio come gennaio è stato un mese di crescita per i traffici del Porto di Genova. In quasi tutti i settori merceologici è stato raggiunto un ottimo risultato, in particolare si è registrato un aumento nel traffico dei contenitori in teu (+6,4%), della merce containerizzata (+4,9%), delle rinfuse solide (+11,9%), delle rinfuse liquide (+35%), mentre risulta sostanzialmente in tenuta il traffico convenzionale (+1%). **La tendenza positiva del mese, (che nel complessivo cresce del 3,3%), mitigata dal calo degli olii minerali, determina comunque l'aumento del traffico commerciale sia nel periodo in esame (+1%), che nel bimestre (+2,3%).** Positivo anche il risultato del traffico industriale che registra un aumento del 60,9% . Il settore dei passeggeri cresce del 7,3%. Risulta invece in calo il traffico degli olii minerali che fanno

registrare in febbraio un decremento del 5,3%, ma che comunque nel bimestre evidenziano una riduzione più lieve (-1,2%). Il settore della Merce Varia cresce del 3,8% e insieme al buon risultato delle rinfuse solide, dei prodotti chimici, +29%, delle rinfuse alimentari, +44,8% porta la percentuale totale dei traffici commerciali di febbraio al +1%. **Per quanto riguarda il traffico totale delle merci, febbraio vede un aumento percentuale del 3,3% rispetto all'anno scorso, mentre il bimestre , fa registrare una aumento più contenuto del 2,8%. Nella ripresa in febbraio del settore industriale**

(+60,9%), confermata anche dall'andamento positivo del bimestre, (+13,6%). Il settore delle crociere cresce del 18,6% compensando ampiamente il calo di quello dei passeggeri del vettore traghetti.

Lupi vuole cancellare l'Authority dei Trasporti

Roma - Il ministro in audizione al Senato: «Mi chiedo se è ancora utile o può essere accorpata con il ministero». E poi ricorda che i costi sono «a carico delle imprese»

Roma. Appena nata, l'Authority dei Trasporti rischia già di morire: a metterne in dubbio l'utilità è stato lo stesso ministro dei Trasporti, **Maurizio**

Lupi. «L'autorità dei trasporti è ancora utile o può essere accorpata con il Ministero dei Trasporti?» ha detto l'esponente dell'Ncd in audizione alla commissione al Senato, sottolineando che gran parte dei costi dell'autorità «è a carico delle imprese», inoltre, ha sottolineato il ministro «i dipendenti dell'autorità dei trasporti prendono il doppio dei dipendenti del mio Ministero».

Lupi ha parlato anche di **liberalizzazioni ferroviarie**. Il quarto pacchetto ferroviario si «concluderà sotto la presidenza italiana, è un pacchetto complessivo che deve avere il coraggio di affrontare il tema della governance» ha spiegato Lupi, sottolineando che le **liberalizzazioni** «devono valere per tutti e non solo per l'Italia». Secondo il ministro l'unico settore liberalizzato in Europa è quello delle merci.

Roma. Appena nata, l'Authority dei Trasporti rischia già di morire: a metterne in dubbio l'utilità è stato lo stesso ministro dei Trasporti, **Maurizio**

Lupi. «L'autorità dei trasporti è ancora utile o può essere accorpata con il Ministero dei Trasporti?» ha detto l'esponente dell'Ncd in audizione alla commissione al Senato, sottolineando che gran parte dei costi dell'autorità «è a carico delle imprese», inoltre, ha sottolineato il ministro «i dipendenti dell'autorità dei trasporti prendono il doppio dei dipendenti del mio Ministero».

Lupi ha parlato anche di **liberalizzazioni ferroviarie**. Il quarto pacchetto ferroviario si «concluderà sotto la presidenza italiana, è un pacchetto complessivo che deve avere il coraggio di affrontare il tema della governance» ha spiegato Lupi, sottolineando che le **liberalizzazioni** «devono valere per tutti e non solo per l'Italia». Secondo il ministro l'unico settore liberalizzato in Europa è quello delle merci.

Riforma portuale, la proposta Pd incassa l'appoggio di Monti

Roma - Il presidente di Assoporti ci crede: «Sui porti il Pd fa sul serio». E apre sul modello di governance: «Non è così importante la distinzione fra soggetto pubblico o azienda privata».

Roma - Debora Serracchiani incassa l'appoggio di Assoporti. **Il presidente dell'associazione dei porti italiani Pasquallino Monti, a capo anche del porto di Civitavecchia, va oltre: ci crede.** Per lui è davvero la volta buona e pure a passo spedito. Con un suggerimento forte sul modello di governance: «Credo che non sia così importante la distinzione fra soggetto pubblico o azienda privata. L'essenziale è realizzare uno strumento di governance logistico portuale che abbia come traguardo efficienza e competitività».

Come valuta la proposta Pd?

«Certo positivamente. Si tratta di un contributo importante non solo per smuovere le acque ma per affermare che sui porti il maggiore partito di governo fa sul serio».

E' davvero la volta buona? La Serracchiani dice: "Faremo al riforma abbondantemente prima dell'anno". Ci crede?

«Certo. Proprio in questi giorni si formerà il tavolo di concertazione voluto dal Ministro Lupi tra Governo parlamento ed Assoporti sulla riforma. Il risultato questa volta non potrà essere mancato».

Non rischia di essere solo una riforma del Pd, nonostante l'accordo con il ministero?

«Per me conta la riforma e la riforma è utile al sistema paese. E trovo assolutamente utile il contributo di tutti, a maggior ragione del maggior partito di governo».

C'è ancora il tassello della governance delle A.P. da chiarire. Meglio un soggetto pubblico con più poteri o pensare ad un modello europeo da "aziende portu all'?

«Il ruolo di Assoport è quello di consulente di parlamento e governo. Credo che non sia così importante la distinzione fra soggetto pubblico o azienda privata. L'essenziale è realizzare uno strumento di governance logistico portuale che abbia come traguardo efficienza e competitività».

Come può un presidente con questi poteri gestire la rete logistica? Qual è il modello che immagina?

«I poteri dovranno certo essere diversi. Alla autonomia finanziaria dovrà accompagnarsi il processo di abbattimento della burocrazia e di concentrazione nell'Autorità portuale di funzioni e ruoli che oggi sono frammentati, si anche quelli di scelta delle priorità infrastrutturali e di coordinamento in ambito portuale».

Per coordinare meglio questa fase della riforma, servirebbe un mister mare al ministero, un sottosegretario con delega ai porti?

«Credo che il primo passo sia affermare con forza la strategicità di porti e logistica per il futuro del nostro paese. E a mio parere la volontà del ministro Lupi, del parlamento e l'intervento ora del Pd e di Debora Serracchiani dimostrano che il processo e la reazione a catena si è innescata. I porti stanno

uscendo dall'isolamento, perché ci si è resi conto di quanto importante sia il ruolo che giocano e che potranno giocare in futuro per incrementare il pil del paese».

Quattordici Autorità portuali in Italia dice Serracchiani. E' il numero giusto?

«Come presidente di Assoportri da tempo mi sono espresso a favore di una razionalizzazione del sistema non escludendo quindi processi di concentrazione e riduzione nel numero delle autorità portuali. Lo Abbiamo detto e lo ribadiamo. Questo processo non deve essere visto quale frutto di una presunta spending review che in questo settore è in atto da anni. Deve rispondere alla logica di efficientamento e quindi razionalizzazione nella offerta portuale. Non possiamo permetterci di sbagliare e pensare che le scelte possano prescindere da ciò che chiede il mercato».

La riduzione della Autorità è facile sulla carta. Ma le resistenze di chi rischia di perdere la presidenza, potrebbero essere determinanti.

«Nel nostro paese nulla è facile, ma credo che nel nostro settore stia passo dopo passo emergendo una consapevolezza nuova circa la necessità di cambiare marcia. E le assicuro che Assoportri farà la sua parte, così come tutto il cluster marittimo. Un'ultima considerazione. Sono molto orgoglioso che la semina fatta da Assoportri sia sfociata nella definizione in assemblea dei punti condivisi da tutti, votati alla unanimità dai presidenti. E sono convinto che tutto ciò possa aiutare il paese a comprendere quale ruolo potranno avere i porti per innescare la ripresa».

Il PD ha presentato a Lupi la sua proposta di riforma portuale

Martedì prossimo, 1 aprile, il PD presenterà la propria proposta di riforma del sistema portuale presso la propria sede di via S. Andrea delle Fratte di Roma. Riduzione del numero delle autorità portuali, revisione delle competenze e un nuovo piano nazionale strategico dei porti e della logistica sono i nodi centrali della proposta, che ieri la responsabile Infrastrutture e Trasporti del PD Debora Serracchiani e il capogruppo della Commissione Trasporti del Senato, Marco Filippi, hanno illustrato al ministro delle Infrastrutture e Trasporti Maurizio Lupi. All'incontro di martedì prossimo - cui prenderanno parte Michele Meta (Presidente Commissione Trasporti - Camera), Marco Filippi (Capo gruppo Commissione Trasporti - Senato), Mario Tullio (Capo gruppo Commissione Trasporti - Camera) e la stessa Serracchiani, saranno presenti "i rappresentanti del cluster marittimo al fine di poter accogliere i contributi e raggiungere la massima condivisione su una riforma sempre più urgente della legge 84 del 1994". Il provvedimento sul quale ha lavorato il PD - hanno spiegato Serracchiani e Filippi - punta a favorire la crescita e lo sviluppo delle attività degli scali italiani, partendo da una governance meno frammentata, da un più accentuato ruolo del Governo centrale, dall'integrazione con la rete logistica, da un sistema delle regole con nuovi soggetti regolatori e una più opportuna classificazione portuale.

Riferendo che il progetto è "già stato condiviso con i responsabili dei porti regionali", Serracchiani ha rilevato che la diminuzione delle Authority e una diversa classificazione vanno accompagnate da una autonomia finanziaria, con l'attribuzione di una quota dell'IVA dovuta sull'importazione delle merci e dalle competenze sulla manutenzione ordinaria e straordinaria, a partire dagli indispensabili dragaggi.

Autostrade del mare, il forum di Confcommercio

Il due aprile a Roma giornata di studi con i rappresentanti del cluster marittimo e il direttore generale per il trasporto marittimo del dicastero dei Trasporti, Enrico Pujia

Genova - Focus sulle **autostrade del mare**: la prossima settimana, a Roma, il 2 aprile nella sede di **Confcommercio** di Piazza Belli verrà presentato uno studio dedicato al cabotaggio durante una giornata di studi organizzata dall'associazione insieme a **Fedarlinea**, l'associazione italiana di cabotaggio nazionale.

I lavori saranno coordinati da **Michele Ruggieri**, amministratore unico di Fedarlinea. Dopo l'introduzione di **Francesco Rivolta**, dg Confcommercio, il discussione paper verrà presentato da **Andrea Appetecchia**, Isfort. Nella tavola rotonda previsti gli interventi, tra gli altri, di **Enrico Pujia** (direttore generale del ministero dei Trasporti), **Ettore Morace** (presidente Tirrenia), **Pasquale Russo** (segretario Confrtrasporto). Chiude i lavori **Paolo Uggè**, vicepresidente

Confcommercio.

Bruxelles autorizza investimenti pubblici per 71 milioni di euro nel porto di Salerno

Il finanziamento proviene dai fondi regionali europei

La Commissione Europea ha autorizzato il finanziamento di un progetto di ammodernamento del porto di Salerno con investimenti pari a 71,1 milioni di euro provenienti dai fondi regionali europei ritenendolo conforme alle norme dell'Unione Europea in materia di aiuti di Stato. L'investimento consentirà all'Autorità Portuale dello scalo campano di garantire l'ingresso in porto in condizioni di sicurezza a navi di maggiori dimensioni ampliando l'imboccatura portuale, dragando il fondale marino e il canale di accesso al porto. Il progetto prevede anche il consolidamento di parte di una banchina. L'intenzione di finanziare il progetto dell'Autorità Portuale di Salerno è stata notificata dall'Italia all'UE lo scorso mese.

La Commissione Europea ha stabilito che l'investimento contribuirà a preservare un'ampia gamma di collegamenti marittimi integrati nell'UE e che il finanziamento pubblico è necessario per incentivare l'Autorità Portuale a realizzare il progetto, che non può essere attuato senza un aiuto pubblico dal momento che le entrate nette previste non coprono i costi di investimento. Bruxelles ha spiegato che l'importo del finanziamento è limitato al minimo necessario per rendere possibile l'investimento e che il progetto comporterà una distorsione della concorrenza limitata perché il porto di Salerno è un piccolo porto regionale che serve principalmente la regione Campania.

Nel valutare inoltre se i futuri operatori portuali riceveranno un indebito vantaggio economico dalla realizzazione del progetto, la Commissione Europea ha rilevato che i contratti di concessione per l'utilizzazione delle strutture portuali saranno aggiudicati mediante procedure di appalto pubbliche, aperte e non discriminatorie, nel rispetto delle disposizioni previste dal diritto dell'UE e dell'Italia in materia di appalti pubblici, ed ha pertanto concluso che i futuri operatori portuali non beneficeranno di alcun aiuto di Stato ai sensi delle norme dell'UE e che lo stesso vale per gli utilizzatori finali del porto di Salerno, che pagheranno prezzi di mercato per i servizi offerti presso il porto. (14)

«Navi giganti, Italia spiazzata»

Genova - Il centro studi di Banca Intesa: serve un coordinamento nazionale maggiore. Srm: se arrivano più container l'industria recupera 3,2 miliardi di Pil.

Genova - **Dragaggi, Infrastrutture, autonomia finanziaria e un piano nazionale di sviluppo portuale:** senza dare una risposta a queste emergenze, spiega un recente rapporto di Srm, il centro di studi marittimi di Banca Intesa, l'Italia portuale non riuscirà a trarre vantaggio dal fenomeno P3 e più in generale dal gigantismo navale. Proprio nei giorni scorsi la Federal maritime commission statunitense ha dato il via libera all'alleanza P3 fra **Maersk, Msc e Cma-Cgm** in quanto per ora non viola le norme antitrust. Questa decisione avvicina l'inaugurazione dei primi servizi comuni fra le tre compagnie, almeno per le rotte transatlantiche. **Adesso è atteso il responso della Commissione europea**, mentre le autorità antitrust della Cina non si esprimeranno prima della fine di giugno. In base agli annunci dello scorso anno da parte delle compagnie, i nuovi servizi riguarderanno soltanto un ristretto numero di porti, in particolare

quelli in grado di accogliere navi fra 13.000 e 19.000 teu di capacità. Fra gli scali scelti ce ne sono anche cinque italiani, ossia Genova, La Spezia, Trieste Napoli e Gioia Tauro.

«Si è avviato - **afferma il rapporto di Srm** - un processo di selezione dei porti che almeno per ora vede protagoniste tre infrastrutture del Nord e due del Mezzogiorno». Secondo i ricercatori, però l'Italia è in ritardo: «Una nazione come la nostra che ha la sua centralità geografica non dovrebbe essere al ventiquattresimo posto del ranking mondiale della

World Bank per competitività logistica. Un posto di rilievo dovrebbe essere almeno il collocarsi nelle prime dieci posizioni». Una stima di Srm mostra che un aumento del 3% della nostra quota di mercato container nel Mediterraneo, con annesse manipolazione e "logisticizzazione" della merce, potrebbe portare a un aumento del fatturato delle imprese italiane di oltre 3,2 miliardi di euro. **L'alleanza P3 rappresenta un'occasione in questo senso.** La nuova rete di servizi utilizzerà 255 portacontainer per una capacità di 2,6 milioni di teu, suddivise su cinque rotte: Asia-Europa settentrionale (otto rotazioni); Asia-Mediterraneo e Mar Nero (cinque rotazioni); Asia-West Coast degli Stati Uniti (cinque rotazioni); Asia-East Coast degli Stati Uniti (quattro rotazioni); Europa-Stati Uniti transatlantico (cinque rotazioni). Srm nota come l'Italia sia già tagliata fuori dalla rotta Albatros fra Asia e Europa settentrionale, quella dove saranno utilizzate le navi maggiori da 19.000 teu.

Ma l'Italia, secondo il rapporto, è tagliata fuori anche da molte delle rotte che utilizzano le navi da 13-14.000 teu. I porti di Genova e La Spezia saranno interessati dal servizio Dragon sulla rotta Asia-Mediterraneo, dal Medusa sulla Mediterraneo-East Coast degli Usa e dal MedGulf fra Mediterraneo e Golfo del Messico. Il porto della Spezia avrà una toccata in più rispetto a Genova, il Jade sulla rotta fra Asia, mar Nero e Mediterraneo. In Adriatico oltre a Trieste verranno toccati i porti concorrenti di Koper e Rijeka. A Gioia Tauro arriveranno le navi dirette in Europa settentrionale del servizio Silk. Anche Napoli dovrebbe essere toccata, anche se recentemente ha perso il servizio Md3 dell'alleanza Ckyh a causa di fondali troppo bassi. Senza risolvere i propri problemi, l'Italia rischia di avere altre delusioni. «Si tratta di emergenze - spiega Srm - che i nostri porti dovranno comunque affrontare anche a prescindere da P3, ma che ora diventano sempre più pressanti». L'impasse decisionale si riflette anche

nella governance dei porti. **Molte Autorità portuali sono commissariate** e proprio il porto di Napoli è quello che ne soffre di più. Il 31 marzo prossimo gli operatori partenopei cominceranno uno sciopero di cinque giorni per spingere ministero delle Infrastrutture, Regione Campania e Comune di Napoli a mettersi d'accordo e nominare il presidente dell'ente. Srm invita il governo a darsi una politica portuale, anche per non perdere i fondi strutturali europei per il periodo 2014-2020, che assegneranno ai trasporti 23 miliardi di euro: «Srm suggerisce da tempo di puntare su pochi progetti che abbiano una valenza europea».

Il gruppo Ferrovie dello Stato è oggetto di un'indagine della Commissione Europea

Verifica sulle compensazioni per obblighi di servizio pubblico e sul trasferimento a titolo gratuito di asset

La Commissione Europea ha avviato un'indagine per valutare se alcune compensazioni per obblighi di servizio pubblico e il trasferimento a titolo gratuito di asset nell'ambito del mercato italiano del trasporto ferroviario di merci, di cui beneficiano società appartenenti al gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e in particolare le sue controllate Trenitalia, attiva nei servizi di trasporto sia passeggeri che merci, e FS Logistica, sono compatibili con le norme UE in materia di aiuti di Stato. Con l'indagine, che offrirà a terzi interessati l'opportunità di presentare osservazioni, la Commissione intende appurare se tali misure hanno conferito un vantaggio economico a Trenitalia o ad altre società del gruppo FS a scapito dei concorrenti.

In particolare, la Commissione UE ha precisato che l'obiettivo è valutare la veridicità delle asserzioni presentate in due denunce riguardanti due misure distinte. La prima misura consiste nel trasferimento a titolo gratuito di alcuni asset dell'infrastruttura ferroviaria effettuato dal gestore dell'infrastruttura, Rete Ferroviaria Italiana, a favore delle due società di trasporto merci Trenitalia e FS Logistica. «Le autorità italiane - ha spiegato Bruxelles - ritengono che tali operazioni rientrino nella redistribuzione di asset effettuata in occasione della riorganizzazione del gruppo ferroviario nei primi anni 2000. Tuttavia, i trasferimenti hanno avuto luogo tra il 2007 e il 2011 e a tutt'oggi l'Italia non ha fornito elementi di prova che dimostrino che essi erano stati decisi all'epoca della prima riorganizzazione. In ogni caso, una redistribuzione di questo tipo all'interno del gruppo senza un adeguato compenso - ha rilevato la Commissione - può conferire al beneficiario un indebito vantaggio economico, in quanto ne migliora la posizione di mercato rispetto ai concorrenti. Considerato che i principali operatori sul mercato italiano del trasporto ferroviario di merci operano anche a livello internazionale, i trasferimenti di asset in oggetto potrebbero incidere anche sugli scambi tra Stati membri».

La seconda misura oggetto dell'indagine è rappresentata dalle compensazioni che Trenitalia riceve dal 2000 per l'adempimento di obblighi di servizio pubblico nel settore del trasporto merci. «Le autorità italiane - ha chiarito la Commissione Europea - sostengono che l'obbligo di servizio pubblico sia necessario per garantire un servizio universale di trasporto merci da e verso l'Italia meridionale, al fine di mantenere e rafforzare la coesione regionale e l'equilibrio territoriale. La Commissione

riconosce senz'altro che gli obblighi di servizio pubblico sono importanti per fornire ai cittadini servizi di trasporto di elevata qualità. Tuttavia, in questa fase, essa nutre dubbi sulla necessità di prevedere obblighi di servizio pubblico per il trasporto di merci in una parte sostanziale del territorio italiano, in particolare alla luce del fatto che le tratte verso il nord del Paese e quelle internazionali sono già servite da compagnie ferroviarie concorrenti senza tali compensazioni». (14)

I porti del Nord Europa sfonderanno quota 40 milioni di teu

Londra -Le previsioni degli analisti vedono i porti del Belgio trascinare il Nord grazie alla ripresa economica.

Londra - I porti del Nord Europa, compresi nel range geografico tra Le Havre e Hamburg sfonderanno nel 2014 la quota di 40 mil di teu, dopo aver fallito l'obiettivo nel 2013. I dati e le previsioni sono state effettuate dall'istituto di ricerca Shipping Economics and Logistics and Hackett Associates' Global Port Tracker. **Le Havre, Zeebrugge, Antwerp, Rotterdam, Bremen/Bremerhaven e Hamburg quest'anno aumenteranno il traffico contenitore del 3,3% grazie a performance economiche più robuste.** La crescita del traffico container, senza la contare vuoti e transhipment - dovrebbe salire quest'anno del 3,9% per le importazioni e del 3,4% per le esportazioni. Ggli economisti si aspettano che i porti del Belgio, **Anversa e Zeebrugge, saranno in grado di "difendere la maggior parte delle quote di mercato acquisite nel corso del 2013" a crescere rispettivamente del 7,1% e del 7,6%**, mentre i porti di Rotterdam, Le Havre e Bremerhaven registreranno tassi di crescita al di sotto dell'1%. Amburgo è destinato a crescere in linea con la media di mercato del 3,4%.

Fusione tra Hapag-Lloyd e Csav, a favore l'84,5% degli azionisti

Genova - I dissidenti avranno ora tempo fino al 20 aprile per decidere se cercare di esercitare in blocco il loro diritto di veto.

Genova - L'84,5% degli azionisti della compagnia cilena Csav si è dichiarato favorevole alla fusione con la tedesca Hapag-Lloyd. Il progetto prevede che Csav ceda la totalità dei suoi asset nel container shipping in cambio di una quota del 30% nella nuova società, con possibilità di incremento della quota fino al 34% con la partecipazione ad un aumento di capitale da 500 milioni di dollari, cui Csav potrà partecipare con 350 milioni di dollari. Il protocollo prevede un rinnovo della flotta e due aumenti di capitale per complessivi 740 milioni di dollari. Il primo aumento sarà coperto da Csav entro cento giorni dalla fusione. In questo modo Csav entrerebbe in Hapag-Lloyd con una quota del 34%, che la renderebbe primo azionista di maggioranza relativa. Il secondo aumento di capitale dovrebbe invece avvenire entro un anno con un'offerta pubblica d'acquisto che segnerebbe l'ingresso in Borsa della compagnia tedesca.

Per gestire questi passaggi Csav costituirà in Germania due nuove società. I dissidenti avranno ora tempo fino al 20 aprile per decidere se cercare di esercitare in blocco il loro diritto di veto. Gli azionisti hanno comunque approvato un aumento di capitale di 200 milioni di dollari destinato al finanziamento dell'acquisto di sette nuove costruzioni da 9.300 teu, che saranno ricevute in consegna entro la fine dell'anno in corso. La compagnia derivante dalla fusione diverrebbe la

quarta del mondo nel trasporto container, con una capacità annua di 7,5 milioni di teu ed un fatturato aggregato di circa 12 miliardi di dollari. Le altre attività di Csav non legate al settore container, come il trasporto marittimo di automobili, il trasporto di rinfuse liquide e solide e il carico refrigerato non containerizzato non saranno interessate alla fusione con Hapag-Lloyd.

Divorzio consensuale tra Maersk e Rickmers

Maersk Line e Rickmers-Linee hanno annunciato di aver interrotto la collaborazione nella joint venture Maersk-Rickmers U.S. Flag Project Carrier. Costituita nel 2011, la società aveva lo scopo di offrire servizi di shipping di break bulk e cargo per mezzo delle navi Maersk Illinois e Maersk Texas da 19.000 dwt, che – secondo quanto riferisce *Tradewinds*– sarebbero ora già state acquisite da Thorco Shipping, che le avrebbe ribattezzate Thorco Shipping e Thorco Isadora.

Maersk e Rickmers non hanno esplicitato le ragioni della 'rottura', ma sul sito della società hanno spiegato che si è trattato di una scelta consensuale.