



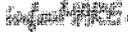
Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

24 GIUGNO 2014

I porti di Genova, Savona e La Spezia hanno partecipato alla fiera logistica internazionale Transport Logistic China

La delegazione guidata da Gian Luigi Miazza ha incontrato i rappresentanti della Shanghai Port Trade Association

 I tre porti di Genova, Savona e La Spezia, con una delegazione guidata dal presidente dell'associazione Ligurian Ports Alliance, Gian Luigi Miazza, hanno partecipato alla fiera logistica internazionale Transport Logistic China che si è tenuta dal 17 al 19 giugno scorsi a Shanghai. Nel corso dell'evento Miazza ha presentato il sistema portuale ligure ai massimi rappresentanti della Shanghai Port Trade Association (SPTA) nella sede centrale dell'associazione cinese, dove erano presenti altri esponenti della portualità italiana tra cui il vice presidente di Assoport, Sergio Prete, che ha gettato le basi per la firma di un memorandum of understanding tra le due associazioni. Miazza ha illustrato le caratteristiche, le eccellenze e le potenzialità dei tre scali liguri che rappresentano le porte d'accesso più competitive per l'ingresso delle merci nei mercati del nord Italia e del centro-sud Europa.

Nel corso dell'incontro gli esponenti della SPTA hanno manifestato interesse per quanto riguarda il settore delle merci containerizzate e alla rinfusa, ma hanno anche evidenziato come al centro dell'attenzione degli operatori cinesi da loro rappresentati ci siano oggi, sempre di più, i traffici passeggeri. «Questa - ha spiegato Miazza - è la novità emersa. I porti liguri rappresentano il 7% del traffico mondiale delle crociere e si candidano come destinazioni che possono attrarre il nuovo mercato turistico cinese, caratterizzato da numeri considerevoli».

Nel corso della manifestazione di Shanghai l'associazione Ligurian Ports ha illustrato ai visitatori le principali innovazioni in termini di realizzazione di nuove infrastrutture materiali ed immateriali che sono in via di definizione e completamento nei tre scali di Genova, Savona e La Spezia. Per Savona si tratta sostanzialmente della piattaforma multipurpose nel bacino di Vado Ligure, i cui lavori sono arrivati oggi al 20%, unitamente al completamento del secondo terminal passeggeri di prossima inaugurazione, per Genova il completamento di alcune grandi opere contenute nel Piano Regolatore Portuale, come ad esempio nuova banchina di Calata Bettolo che verrà ultimata entro la fine del 2015 e porterà la capacità dello scalo ad oltre cinque milioni di container, e per La Spezia l'investimento di 200 milioni di euro da parte del gruppo Contship Italia - Eurokai/Eurogate e quello da 100 milioni di euro da parte del Gruppo Tarros, Arkas e Fratelli Cosulich che consentiranno la piena realizzazione del Piano Regolatore Portuale. 



Il sistema dei porti liguri presentato a Shanghai

GENOVA - Il presidente dell'associazione Ligurian Ports Alliance, Gianluigi Miazza (nella foto), a capo della delegazione ligure, ha rappresentato in questi giorni al Transport Logistic di Shanghai i tre scali di Genova, Savona e La Spezia nello stand inserito all'interno dello spazio Assoporti.

Miazza ha presentato il sistema portuale ligure ai massimi rappresentanti della Shanghai Port Trade Association (Spta).

Nella sede della centrale della Spta, dove erano presenti altri esponenti della portualità italiana, tra cui il vice presidente di Assoporti, Sergio Preta che ha gettato le basi per la firma di un memorandum di intesa tra le due associazioni, il presidente Miazza ha illustrato le caratteristiche, le eccellenze e le potenzialità dei tre scali liguri che rappresentano le porte d'accesso più competitive per l'ingresso delle merci nei mercati del nord Italia e del centro-sud Europa.

Nel corso dell'incontro, i rappresentanti cinesi hanno manifestato interesse per quanto riguarda il settore delle merci containerizzate e alla rinfusa, ma hanno anche evidenziato come al centro dell'attenzione degli operatori cinesi da loro rappresentati, ci siano oggi, sempre di più, i traffici passeggeri.

«Questa è la novità emersa - ha commentato Miazza -. I porti liguri rappresentano il 7% del traffico mondiale delle crociere e si candidano come destinazioni che possono attrarre il nuovo mercato turistico cinese, caratterizzato da numeri considerevoli».

Nel corso della tre giorni di Shanghai, il sistema dei porti liguri ha illustrato ai visitatori stranieri le principali innovazioni in termini di realizzazione di nuove infrastrutture materiali ed immateriali che sono in via di definizione e completamento nei tre scali di Genova, Savona e La Spezia.

Per Savona si tratta sostanzialmente della piattaforma multipurpose nel bacino di Vado Ligure, i cui lavori sono oggi arrivati al 20%, unitamente al completamento del secondo terminal passeggeri di prossima inaugurazione. Per Genova il completamento di alcune grandi opere contenute nel vigente Prp, come ad esempio nuova banchina di Calata Bettolo che verrà ultimata entro la fine del 2015 e porterà la capacità dello scalo ad oltre 5 milioni di container, si accompagna la programmazione del nuovo Piano regolatore che prevede alcuni radicali interventi, non ultima la realizzazione della nuova diga foranea, che consentiranno al porto di Genova di competere con le grandi realtà portuali del Mediterraneo per attrarre nuovi traffici sia nel settore delle merci che in quello delle crociere.

Alla realizzazione infrastrutturale corrisponderà la rivoluzione informatica avviata dall'Autorità portuale, a cui sta collaborando l'intera la comunità portuale genovese, che con il preclearing e l'attuazione dello sportello unico doganale renderà lo scalo sempre più moderno, efficiente e competitivo.

Per La Spezia, l'investimento di 200 milioni di euro da parte del gruppo Contship Italia -Eurokai Eurogate e quello da 100 milioni di euro da parte del Gruppo Taros, Arkas e Fratelli Cosulich, che consentiranno la piena realizzazione del Prp; l'avviamento del preclearing, già avvenuto con successo; lo sportello unico doganale; la realizzazione di un centro unico di coordinamento dei servizi relativi al controllo delle merci nelle aree retroportuali di Santo Stefano Magra; il progetto del nuovo molo e della nuova stazione crocieristica che, anche alla luce di quanto è emerso a Shanghai, renderanno le strutture di accoglienza del porto spezzino sempre più appetibili ai nuovi flussi di passeggeri provenienti dai paesi emergenti, consolidando l'intero sistema crocieristico ligure.

Porti: sistema ligure interessa gli operatori cinesi

Non solo per merci ma anche per traffico passeggeri

(ANSA) - GENOVA, 21 GIU - Non solo il traffico di merci, containerizzate e alla rinfusa, ma anche e sempre di più, quello di passeggeri all'attenzione degli operatori cinesi. E' la novità emersa dall'incontro avvenuto a Shanghai tra la delegazione dell'associazione Ligurian Ports Alliance, guidata da GianLuigi Miazza, e la Shanghai Port Trade Association (SPTA), in occasione del al Transport Logistic dove i tre scali di Genova, Savona e La Spezia erano presenti presenti nello stand di Assoporti. All'incontro, nella sede della centrale della SPTA, hanno preso parte altri esponenti della portualità italiana, tra cui il Vice Presidente di Assoporti, Sergio Prete che ha gettato le basi per la firma di un memorandum of understanding tra le due associazioni. "I porti liguri - commenta Miazza - rappresentano il 7% del traffico mondiale delle crociere e si candidano come destinazioni che possono attrarre il nuovo mercato turistico cinese, caratterizzato da numeri considerevoli". Nel corso della tre giorni di Shanghai, il sistema il sistema portuale ligure ha illustrato ai visitatori stranieri le principali innovazioni in termini di realizzazione di nuove infrastrutture materiali ed immateriali che sono in via di definizione e completamento nei tre scali di Genova, Savona e La Spezia. (ANSA).

Questa sera a Taranto si terrà una conferenza sul cabotaggio nel Mediterraneo

È organizzata dai Propeller Club di Trieste, Brindisi e Crotona

~~inforMARE~~ Questa sera alle ore 18.00 nel ristorante Nautilus a Taranto si terrà una conferenza, con ingresso libero e gratuito, sul tema "Il cabotaggio nel Mediterraneo: un contributo allo sviluppo dei porti meridionali nelle relazioni con i Paesi del Nord Africa" organizzata dal The International Propeller Club Port of Taras unitamente al Propeller Club di Brindisi e al Propeller Club di Crotona. L'incontro è stato programmato con l'auspicio che possa costituire un contributo di conoscenza sulle opportunità offerte dal particolare momento storico-economico per iniziative di investimento e sviluppo per lo stesso Mezzogiorno d'Italia.

I lavori, moderati da Michele Conte, presidente del Propeller Club Taras, si apriranno con i saluti di Donato Caiulo, presidente del Propeller Brindisi, e di Piero Castelliti, presidente del Propeller Club Crotona. Seguiranno le relazioni dei presidenti delle tre Autorità Portuali pugliesi: Franco Mariani, presidente dell'Autorità Portuale del Levante, Hercules Aralambides, presidente dell'Autorità Portuale di Brindisi, e Sergio Prete, presidente dell'Autorità Portuale di Taranto.

Alla conferenza interverrà Alessandro Panaro, responsabile di Infrastrutture ed Economia del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) e coordinatore del gruppo di studio che ha elaborato il Primo rapporto annuale 2014 quale contributo alla comprensione dei fenomeni in atto che stanno influenzando il complesso e articolato mondo dell'economia marittima 

INTERMODAL&LOGISTICS

«Dogana invasiva, transshipment in fuga»

Taranto - L'accusa di Assologistica e dei terminal di Taranto, Cagliari e Gioia Tauro. I controlli a tappeto servirebbero solo a giustificare l'organico in eccesso.

Taranto - **«Screditare la logistica del transshipment con controlli invasivi ed ingiustificati ci porta solo all'abbandono del terminal da parte delle compagnie di navigazione, oltretutto in un territorio che sta boccheggiando drammaticamente»: il territorio è quello di Taranto, il terminal è il Tct e la dichiarazione è di Francesco Velluto, che di Tct è general manager. Destinataria dell'invettiva è l'Agenzia delle dogane.**

«I metodi finora utilizzati - afferma una nota di Assologistica, che ha tenuto una conferenza stampa per denunciare questa situazione - dall'Agenzia delle dogane di Taranto, come in altri porti e gates italiani, accompagnati talvolta da roboanti comunicati autoreferenziali poi smentiti dai Tribunali (come il recente episodio di 5 contenitori sequestrati per sospetto di prodotto falsificato, respinto poi dalla sentenza del tribunale di Taranto) non solo ricadono direttamente sulle attività

territoriali, sul commercio e sulla logistica e trasporto, ma producono ulteriori costi alla collettività, in termini economici e di gestione amministrativa inerenti al necessario ricorso alla giustizia».

Secondo Assologistica, recentemente il presidente dell'Autorità portuale di Taranto avrebbe ricevuto direttamente dalle compagnie marittime lamentele sul comportamento delle dogane di Taranto. L'alternativa è che la merce che arriva a Taranto e in Italia venga intercettata dai porti concorrenti del

Pireo e di Damietta. A essere sotto accusa non sono i controlli, quanto le modalità con cui vengono effettuati. Ad esempio si fa notare che il numero delle verifiche è lo stesso oggi che il porto movimentava 180 mila teu all'anno di quando ne movimentava 800 mila: «Gli unici ad avvantaggiarsi sono gli stessi doganieri, che nonostante il calo drammatico dei traffici riescono a mantenere lo stesso organico, continuando a produrre controlli parametrati ai valori di un tempo».

L'Ufficio delle dogane di Taranto, interpellato ieri da "L'Avvisatore Marittimo", ha preferito non commentare le accuse di Assologistica e terminal Tct. Problemi con le dogane, però, sono segnalati anche dagli altri due grandi hub di transhipment italiani, ossia Gioia Tauro e Cagliari, entrambi in concessione al gruppo italo-tedesco Contship. «I controlli operati su container in transhipment - afferma **Franco Cupolo**, amministratore delegato del terminal Cict di Cagliari - sono fonte di lamentela da parte delle linee anche a Cagliari. Le stesse fanno notare che tali controlli non sono effettuati in altri porti di transhipment in ambito sia comunitario sia naturalmente extra-Ue».

Situazione meno tesa a Gioia Tauro, dove le problematiche doganali sono spesso giustificate da motivi di sicurezza (armi e droga) piuttosto che dalle contraffazioni. Ma anche qui si sconta una mancanza di efficienza, come dice il presidente dell'Autorità portuale, **Giovanni Grimaldi**: «I controlli vanno fatti, l'importante è l'organizzazione. Non si può aspettare l'ultimo giorno». **Domenico Bagalà**, amministratore delegato del terminal Mct di Gioia Tauro, spiega che «oggi le ispezioni doganali si

fanno solo da lunedì a venerdì dalle 8.30 alle 17.30, mentre nei porti moderni si fanno sempre. Inoltre servirebbe un utilizzo più intensivo dell'high tech rispetto ai controlli fisici».

Mearelli (Assologistica): forti preoccupazioni sulla gestione dei controlli dell'Agenzia delle Dogane sulle merci

Velluto (TCT): screditare la logistica del transhipment con controlli invasivi ed ingiustificati ci porta solo all'abbandono del terminal di Taranto da parte delle compagnie di navigazione

Stamane a Taranto si è tenuta una conferenza stampa indetta da Assologistica ed ospitata da Confindustria per denunciare la grave situazione delineatasi nel traffico contenitori in transhipment del porto tarantino a seguito delle verifiche doganali. In apertura dell'incontro il presidente di Confindustria Taranto, Vincenzo Cesareo, ha espresso forte preoccupazione per quanto sta avvenendo nel porto di Taranto, e il presidente di Assologistica, Carlo Mearelli ha denunciato che, «mentre in tutte le occasioni pubbliche l'Agenzia delle Dogane esalta il proprio impegno informatico e la propria collaborazione con gli altri Paesi dell'Unione, presentandosi come modello all'avanguardia, a livello periferico la situazione è ben diversa e riguarda l'intero territorio nazionale». «Nel caso specifico di Taranto - ha spiegato Giancarlo Russo, vice presidente di Assologistica e dirigente del terminal contenitori di Taranto - bloccare un contenitore in transito o peggio farlo sbarcare quando non era previsto dalla compagnia, significa far perdere alla merce tutte le coincidenze di trasporto che le consentono l'arrivo puntuale ai luoghi di destinazione finale. Il danno al commercio è evidente e spiega perché oggi sempre più caricatori e ricevitori chiedono alle compagnie di navigazione di cancellare Taranto come porto di transhipment a vantaggio dei porti vicini del Mediterraneo orientale, come esempio il Pireo».

Secondo Assologistica, «i metodi finora utilizzati dalla Agenzia delle Dogane di Taranto, come in altri porti e gates italiani, accompagnati talvolta da roboanti comunicati autoreferenziali poi smentiti dai tribunali - come il recente episodio di cinque contenitori sequestrati per sospetto di prodotto falsificato, respinto poi dalla sentenza del tribunale di Taranto - non solo ricadono direttamente sulle attività territoriali, sul commercio e sulla logistica e trasporto, ma producono ulteriori costi alla collettività, in termini economici e di gestione amministrativa inerenti al necessario ricorso alla giustizia. È evidente - ha sottolineato l'associazione - che tutto questo allontana i clienti dal porto. Gli unici ad avvantaggiarsi sono gli stessi doganieri, che nonostante il calo drammatico dei traffici riescono a mantenere lo stesso organico, continuando a produrre controlli parametrati ai valori di un tempo (nel 2008 oltre 800.000 teu, oggi 180.000 teu di cui il 25% vuoti)».

«A meno che non vi siano sospetti inerenti alla sicurezza e salute pubblica - ha rilevato Assologistica - i contenitori con destinazione finale in altri porti, bloccati e sequestrati sono in totale contraddizione con i mezzi e le strategie di controllo che invece l'Agenzia annuncia e potrebbe realmente adottare, interfacciandosi e allertando le Dogane dei porti di destinazione finale della merce con i sistemi informatici».

«Screditare la logistica del transhipment con controlli invasivi ed ingiustificati - ha accusato Francesco Velluto, general manager di Taranto Container Terminal (TCT) - ci porta solo all'abbandono del terminal da parte delle compagnie di navigazione, oltretutto in un territorio che sta boccheggiando drammaticamente. Recentemente a Shanghai sono state chieste spiegazioni in merito, da parte delle compagnie di navigazione al presidente dell'Autorità Portuale».

«Ma se la periferia impone indisturbata gravi danni ad una economia già in ginocchio - ha

osservato Mearelli - evidentemente è perché il centro glielo permette. Come presidente della principale associazione italiana di imprese di logistica non posso esimermi dall'esprimere forti preoccupazioni sulla gestione dei controlli sulle merci che entreranno in Italia per l'Expo, perché quello che sta succedendo a Taranto apre pesanti ombre sulla direzione dell'Agenzia e sul condizionamento del mercato attraverso la leva dei controlli». (M)

“Facciamo noi il piano dei trasporti”

“Unire le forze per ‘imporre’ alla politica i cambiamenti che non è in grado di gestire, facendo capire alla gente che porti e navi rappresentano per l'Italia una delle poche chiavi reali per generare ripresa, occupazione, ricchezza. E farlo subito con una voce sola che rappresenti tutte le professioni e le attività del settore, pronte a realizzare autonomamente quel Piano dei trasporti che il Paese non si è

del sistema portuale”, rompere una visione “autosufficiente” e separata dei porti di cui va snellito “il carico burocratico”.

mai dato e che deve contenere poche cose essenziali per catturare traffici, lavoro e investimenti internazionali”.

È questo il messaggio scaturito a Trieste dai presidenti di Assoport, Pasqualino Monti, di Confetra, Nereo Marcucci, e di Federagenti, Michele Pappalardo, che hanno lanciato un vero e proprio guanto di sfida al Palazzo, candidando le associazioni imprenditoriali del settore a fare ciò che la politica non riesce a fare da decenni: cambiare rotta. E candidandosi a far capire al paese reale

che la riforma non è quella scritta dai burocrati e dai politici, ma quella che nasce dal mercato e dalla consapevolezza che proprio dall'emarginato settore della logistica (che rappresenta il 13% del pil nazionale), possano crearsi le basi per un rilancio del paese.

All'assemblea di federazioni è intervenuta la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani annunciando ancora una volta la volontà di varare in tempi brevi un provvedimento che individui 14 porti strategici e che, parallelamente, affidi a un piano strategico nazionale il compito di guidare una razionale politica di investimenti e di scelte di governance. “È necessario – ha affermato Debora Serracchiani, che è anche responsabile trasporti del Partito Democratico – non solo ripensare l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali strategiche, ma anche ottenerla superando anche le resistenze del ministero dell'Economia”. Debora Serracchiani ha anche annunciato per il semestre europeo la presentazione della proposta italiana per escludere dal patto di stabilità i grandi investimenti per la crescita, ivi compresi quelli nelle grandi infrastrutture di trasporto e nei porti”. Il presidente Pappalardo ha letto inoltre un messaggio del ministro Maurizio Lupi, che ha confermato l'intenzione del governo “di ridisegnare una funzione strategica di pianificazione

Porti: Serracchiani, riforma necessaria, 14 scali strategici

Rivedere governance e competenze autorità portuali

(ANSA) - TRIESTE, 20 GIU - "La riforma della portualità è una necessità, un dovere rispetto ad un sistema che deve crescere a favore dell'intero Paese". Lo ha detto la presidente del Friuli Venezia Giulia e vicesegretaria del Pd, Debora Serracchiani, intervenendo a Trieste in apertura dell'Assemblea generale della Federageni.

Secondo Serracchiani, la riforma si deve basare su "punti chiave quali razionalizzazione, visione nazionale in un'ottica europea, semplificazione e integrazione", riconoscendo 14 porti strategici, rivedendo anche governance e competenze delle Autorità portuali tenendo presente che le esigenze interne devono rispettare quelle dell'Europa e dei relativi corridoi. (ANSA).

Serracchiani ha incontrato il chairman del gruppo armatoriale cinese COSCO

La presidente dell'ente del Friuli Venezia Giulia ha illustrato le potenzialità della regione come efficiente piattaforma logistica

inforMARE - Oggi a Trieste la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, ha incontrato il chairman del gruppo armatoriale cinese China Ocean Shipping (Group) Co. (COSCO), Ma Zehua, che ha assunto l'incarico un anno fa subentrando a Wei Jiafu (**inforMARE** del 2 luglio 2013)

Dopo aver visitato lo storico palazzo dell'ex Lloyd Austriaco che ora ospita la sede della Regione, Debora Serracchiani e Ma Zehua hanno avuto un breve scambio di opinioni sull'importanza delle relazioni commerciali italo-cinesi. La presidente dell'ente regionale ha in particolare illustrato le potenzialità della regione come efficiente piattaforma logistica vocata alle relazioni trasportistiche con il Centro e l'Est Europa. 



Lupi: prioritarie due linee ferroviarie ad alta velocità

ROMA - «Nell'ambito dello "Sblocca Italia" abbiamo in mente due opere assolutamente prioritarie. La prima è la linea ferroviaria ad alta velocità Napoli - Bari. Le risorse sono già state allocate ma ci sono lungaggini procedurali che rischiano di consentire di aprire i cantieri addirittura nel Gennaio 2018. La seconda è l'accelerazione della linea AV Brescia - Verona - Vicenza - Padova. Anche qui le risorse necessarie già sono state finalizzate». Lo

ha affermato il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, in un'intervista alla Stampa. «Vogliamo far partire questi interventi su due assi strategici per il Paese il prima possibile. Poi - ha annunciato Lupi - presenteremo un provvedimento che riguarda la semplificazione, sempre allo scopo di mettere in moto l'edilizia per riqualificare il territorio e contribuire alla crescita. Così come abbiamo fatto sulle scuole e il dissesto idrogeologico, rimettendo in movimento opere che erano state bloccate dal patto di stabilità interno».

«Seguiremo lo schema che abbiamo adottato su scuole e territorio: nella legge di stabilità 2014 è stato "liberato" un miliardo da dare a quei Comuni che devono fare opere infrastrutturali escludendole dal patto di stabilità. Le risorse - ha spiegato il ministro - arrivano dal cosiddetto "fondo revocato": si prendono finanziamenti che erano stati destinati a opere che non si realizzano e non si realizzeranno mai, per varie ragioni, e li si attribuiscono ad opere che ne hanno bisogno e che si possono fare, sempre nello stesso ambito territoriale».



«Advisory Board» all'Autorità dei Trasporti

font size | Print | Email

TORINO - Si è svolta a Torino la prima riunione costitutiva dell' "Advisory Board" dell'Autorità di regolazione dei trasporti. L'incontro è stato dedicato alla ricognizione delle attività che il Board svolgerà a supporto dell'Autorità e ad una prima discussione del programma di iniziative previste per il 2014 che sarà oggetto di esame in occasione della prossima riunione, fissata per il 23 Luglio.

Il Board, istituito ai sensi dell'art. 8 del Regolamento per l'organizzazione ed il funzionamento dell'Autorità, non sarà in alcun modo coinvolto nella trattazione delle specifiche questioni oggetto di decisione del Consiglio ed è composto da nove membri scelti tra professori universitari ed esperti di formazione giuridica, economica e ingegneristica.

I componenti sono: il prof. Stefano Battini (Università degli Studi della Tuscia), la dott. ssa Ginevra Bruzzone (Assonime, Associazione fra le Società Italiane per Azioni), il prof. Carlo Cambini (Politecnico di Torino), il prof. Ennio Cascetta (Università degli Studi di Napoli "Federico II"), il prof. Marco D'Alberti (Università degli Studi di Roma "La Sapienza"), il prof. Maurizio Maresca (Università degli Studi di Udine), il prof. Marco Ponti (Politecnico di Milano), il prof. Mario Sebastiani (Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"), il prof. Ernesto Somma (Università degli Studi di Bari).

Ad essi si uniranno in qualità di "invites" o come "discussant" su specifiche questioni, il dott. Sandro Santamato della Commissione europea e il prof. Chris Nash della Università di Leeds (Regno Unito).

Maersk Italia chiede al Belpaese più ferrovia

L'amministratore delegato Orazio Stella invita a puntare sull'intermodalità e smorza i facili entusiasmi sull'arrivo in Italia delle mega navi portacontainer

Genova - "Per far arrivare le maxi navi portacontainer di ultima generazione non basta avere le gru e i fondali, bisogna lavorare a lungo per organizzare l'attività operativa dei terminal, avere volumi sufficienti a giustificare uno scalo e saper gestire nel migliore dei modi la logistica retroportuale".

A smorzare i facili entusiasmi di alcuni porti italiani sul gigantismo navale ci pensa Orazio Stella, amministratore delegato di Maersk Italia, che, all'indomani della bocciatura dell'alleanza P3 da parte del governo cinese, fotografa così il nostro mercato nazionale della logistica e dei trasporti: "Con il gigantismo navale alcuni porti rischiano di essere tagliati fuori dalle rotazioni dei servizi principali anche se non verrà meno l'esigenza di un servizio di trasporto marittimo capillare che tocchi quasi tutti i porti italiani". Stella prosegue però dicendo che "non avrebbe senso attrezzare tutti gli scali per accogliere le Ultra Large Container Carrier" e che "sarebbe più importante sviluppare maggiormente la logistica terrestre".

Nel panorama portuale italiano si assiste dunque a una sorta di nuova "gerarchia di dimensione" anche se questo, precisa Stella, "non impedisce ad alcuni porti secondari di investire per migliorare la

"Un porto come Genova oggi sarebbe competitivo con il Nord Europa per i mercati contendibili di Svizzera e Austria, ma i caricatori preferiscono passare dai porti di Anversa e Rotterdam per evitare il rischio di imprevisti che possano far allungare i tempi di uscita della merce dal porto".

Attualmente Maersk scala in Italia i porti di Savona, Genova, La Spezia, Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Ancona, Ravenna e Trieste e nel breve periodo non è prevista l'introduzione di nuovi servizi di linea. "Dopo un 2013 archiviato (considerando anche i traffici di Safmarine, ndr) con circa 390.000 TEUs movimentati (240.000 in export e 150.000 in import), nei primi mesi del 2014 stiamo assistendo a una significativa ripresa delle importazioni, che crescono con percentuali a doppia cifra mentre l'export è sostanzialmente stabile" aggiunge ancora Stella. "Si tratta ora di capire se questa ripresa dell'import sia un fenomeno passeggero di re-stocking o se ci troviamo di fronte a un trend più strutturale e allora potremo chiedere più spazio in stiva sulle navi che toccano i nostri porti nazionali".

Nicola Capuzzo

propria ricettività tramite servizi feeder con conseguente inoltro rapido dei carichi via strada o treno". Insomma, i porti che non vengono più scalati dai servizi diretti possono comunque investire per diventare appetibili con linee servite in trasbordo.

Anche i pochi terminal portuali in grado di accogliere le ULCC dovranno comunque dimostrare di saper lavorare le maxi navi portacontainer di nuova generazione. "Probabilmente - prosegue Stella - per vedere in Italia le navi da 18.000 TEUs ci vorrà ancora del tempo, ma anche con le 14.000 TEUs i terminalisti devono comunque già attrezzarsi per sbarcare e imbarcare ad ogni singola

toccate migliaia di container in poche ore". Il numero uno di Maersk in Italia sottolinea quindi che "la battaglia della logistica si gioca sull'intermodalità e per incrementare la quota di trasporto su ferro in Italia ci vogliono, oltre ovviamente alla convenienza economica, infrastrutture e volontà politica. È significativo il fatto che all'interno di Maersk abbiamo ormai un importante know how nella gestione dei rapporti con il mondo dell'autotrasporto". L'intermodalità continua a latitare in Italia come mancano ancora le certezze nei tempi di sdoganamento delle merci.

La Commissione promuove la rotaia

Secondo la relazione biennale della Commissione europea sul mercato ferroviario europeo, pubblicata la scorsa settimana, non vi è alcun dubbio che il settore ferroviario sia in crescita, ma l'efficienza e la qualità del servizio possono ancora essere migliorate in diversi Stati membri. La relazione evidenzia anche l'importanza della concorrenza e delle gare di appalto per migliorare sia i servizi prestati ai passeggeri sia l'utilizzo del denaro dei contribuenti. Ogni anno le ferrovie europee ricevono sovvenzioni pubbliche per circa 36 miliardi di euro.

Siim Kallas, Vicepresidente della Commissione e Commissario responsabile per i trasporti, ha dichiarato: "La ferrovia ha un potenziale enorme come modalità di trasporto ecologico e sostenibile. Ma perché il settore ferroviario dell'UE entri a pieno titolo nel 21° secolo sono necessarie misure incisive: semplificare le procedure di autorizzazione dei veicoli, aumentare gli investimenti nell'infrastruttura, intensificare la ricerca e l'innovazione, ma anche aprire alla concorrenza i mercati nazionali dei servizi intercity e indire sistematicamente gare di appalto per i contratti di servizio pubblico, come prevede il quarto pacchetto ferroviario". Significativo in particolare l'aumento, a partire dalla metà degli anni novanta, del trasporto passeggeri in paesi come il

che porti come Anversa e Rotterdam potrebbero fare meglio in termini di traffico merci per ferrovia e che il grado di soddisfazione per i viaggi in treno e le stazioni ferroviarie (58%) potrebbe essere nettamente migliorato.

Regno Unito (+70%), la Svezia (+42%), la Francia (+37%) e il Belgio (+26%) e l'importanza crescente dei servizi ad alta velocità, che rappresentano ormai un quarto dell'intero traffico dell'UE. Il traffico internazionale di passeggeri è in crescita e i principali gruppi ferroviari europei stanno abbandonando la forma tradizionale del monopolio pubblico di proprietà dello Stato per internazionalizzarsi: oltre un quarto del loro fatturato è ormai generato al di fuori del paese di origine. Anche il segmento del trasporto merci per ferrovia è in crescita e genera al momento attuale quasi la metà del traffico da servizi transfrontalieri. I nuovi operatori del settore impiegano circa 120 000 persone e detengono già una quota di mercato del 21% nel trasporto passeggeri e del 28% nel trasporto merci.

La relazione mostra anche che il settore ferroviario è (ancora) fortemente dipendente da sovvenzioni pubbliche (circa 36 miliardi di euro nel 2012, quasi quanto il ricavo delle vendite) e che la crescita del trasporto merci per ferrovia è in ritardo rispetto a quella di altre modalità di trasporto. Si sottolinea inoltre

Gli italiani fanno incetta di eurosovvenzioni all'intermodalità

Publicati i risultati del programma Marco Polo: un progetto su tre di quelli finanziati è tricolore

Le aziende italiane sono fra le maggiori beneficiarie dell'ultima tornata di finanziamenti previsti da programma europeo Marco Polo per la promozione dell'intermodalità nel trasporto merci.

INEA (Innovation and Networks Executive Agency), l'agenzia europea che gestisce l'erogazione dei fondi, ha infatti reso noti gli aggiudicatari dell'edizione 2013: in quasi un terzo dei 27 programmi che saranno supportati parzialmente da finanziamenti europei compare almeno

un'azienda italiana.

Arcese Trasporti beneficerà – unico operatore del progetto Ait Mare – di un finanziamento di 1,49 milioni di euro (su un costo complessivo di 13,82 milioni) per lo shift strada-mare della logistica auto motive fra Spagna e Italia, utilizzando in particolare le linee di short sea shipping fra Savona e Barcellona-Valencia (Gruppo Grimaldi Napoli).

Al gruppo armatoriale dell'imprenditore anconetano Alberto Rossi, nella duplice declinazione di AFH Spa e Frittelli Maritime Group, andranno 2,24 milioni

di euro (su 24,74 di costi) per lo sviluppo della nuova linea ro-ro Durazzo-Trieste operata da Adria Ferries (S2S n.19/2013). Premiato anche in questo caso lo spostamento dalla strada al mare.

In ambito ferroviario è stata premiata l'italiana Fuorimuro, partner delle francesi VFLI e Régie Départementale des Bouches du Rhône nel nuovo collegamento su rotaia fra Miramas (nell'entroterra di Fos-sur-Mer) e Mortara e Castelguelfo (S2S n.42/2012): 1,79 i milioni concessi (su

20,51) al progetto Eco Combi.

Anche Trenitalia otterrà finanziamenti per diversi progetti. In collaborazione con Nestlé Italia incasserà 0,83 milioni (su 14,41 di costo complessivo) per il progetto di un collegamento totalmente ferroviario, implementato attraverso la combinazione di servizi esistenti fra Italia, Francia, Germania e Slovacchia. Insieme ad Eurologistic Srl Trenitalia è stata poi premiata con 0,82 milioni di euro (su 7,06) di finanziamento al progetto T.R.E.N.D. (Towards new Rail freight transport in the European Network in respect to market

Demand), mirato al trasferimento da strada a rotaia di alcuni servizi di trasporto di prodotti siderurgici fra Italia, Francia e Spagna. A TX Logistik, controllata di diritto tedesco del trazionista pubblico,

andranno 3,39 milioni di euro (su un costo di 29,1) per il progetto Norned, che prevede una commessione intermodale diretta e regolare fra Norvegia, Danimarca e Olanda.

In ambito intermodale premiata anche Hammibal (gruppo Contship) con 1,18 milioni (su 8,65) per il progetto Kamel, shuttle ferroviario fra i terminal di Melzo e Karlsruhe, in Germania, che include il rilancio da Melzo su Prato, Pescara (con nuovi servizi), Padova, Frosinone e i porti liguri (con servizi esistenti) (S2S n.24/2013).

Infine un progetto elaborato dall'Università degli Studi di Genova, dalla concittadina Circle, dall'Autorità Portuale di La Spezia e dalla Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile (in collaborazione con i britannici City of Glasgow College e University of Strathclyde e con la greca Ocean Finance) otterrà 0,71 milioni di euro (su 1,42): oggetto di "On the Mosway Network" la promozione dell'LNG come carburante navale alternativo attraverso una serie di corsi sulla gestione della movimentazione del LNG, l'individuazione di best practice per il bunkering di questo combustibile, l'ampliamento del sito onthemosway.eu, l'organizzazione di una conferenza dedicata e la creazione di un'associazione di stakeholder per la promozione di Autostrade del Mare in Europa.

Da ultimo, non riguardano società italiane, ma hanno l'Italia come destinazione o protagonista dei servizi in questione i progetti premiati di alcune aziende straniere: è il caso della

slovacca Medzinárodná Preprava per un collegamento ferroviario fra Slovacchia e Italia, della tedesca Binderholz, che ha spostato dalla strada al ferro diversi servizi di trasporto di legname in tutta Europa, e dell'operatore intermodale

tedesco Kombiverkehr, premiato per un collegamento ferroviario fra Frankfurt/Ludwigshafen e Trieste, combinato coi servizi marittimi che collegano lo scalo giuliano a Grecia e Turchia.

A.M.

SHIPOWNERS "Lo stop imposto alla P3 non fermerà altre future mega-alleanze"

Londra - Lo sostiene Drewry nella sua analisi:
"Il settore così rimane troppo frammentato".

Londra - "La cancellazione della P3 probabilmente rimanderà la stabilizzazione del mercato ed eluderà ancora la necessaria ristrutturazione dell'eccesso di capacità delle linee". Lo sostiene la nuova analisi di Drewry che analizza gli scenari futuri dopo la cancellazione della mega alleanza tra **Maersk, Msc e Cma Cgm**, inseguito al veto imposto dalle autorità cinesi. "Ma lo sviluppo delle mega alleanza nel prossimo futuro non si ferma qui" scrive Drewry.

Gli armatori cinesi contro la C3

Pechino - «Intervengano le autorità, perchè le "tre sorelle" sulle linee verso il Giappone hanno stabilito il monopolio».

Pechino - Un gruppo di armatori cinesi che operano nei servizi container sulle rotte per il Giappone, ha inviato una lettera allo Shanghai Shipping Exchange (SSE) per lamentarsi dell'alleanza C3.

La C3 è l'alleanza fondata a maggio da tre compagnie di navigazione statali: Cosco, China Shipping e Sinotrans che operano congiuntamente servizi container sulle rotte per il Giappone. Le tre società hanno aggiunto ciascuna una capacità di 1000 teu a Shanghai, Qingdao e Dalian.

Nella lettera gli armatori sostengono che l'equilibrio del mercato è stata peggiorato dalla creazione dell'alleanza che ha occupato il 39%, 50%, 47% e il 26% delle quote di mercato rispettivamente a Dalian, Tianjin, Qingdao e Shanghai.

Attualmente il trasporto container dalla Cina al Giappone è affetto da perdite e secondo " i ribelli" dai tre principali porti (Shanghai, Qingdao e Dalian) le rotte verso il Giappone hanno avuto un aumento

di perdite di \$ 500, \$ 650 e \$ 580 per container.

«Ogni settimana ci sono circa 40.000 teu di export dai porti cinesi verso il Giappone e la perdita totale sul mercato è altissima ogni settimana» si lamentano gli armatori nella lettera che chiedono anche che le autorità cinesi prendano i mano la situazione, deliberando su eventuali storture del mercato.

Che mondo sarà senza P3?

Gli analisti prevedono maggiori *vessel sharing agreement* e un aumento della concorrenza tra global carrier e NVOCC

Secondo il Ministero cinese per il Commercio l'alleanza P3 fra Maersk, MSC e Cma Cgm 'non s'ha da fare' perché rappresenta una fusione *de facto*. Le motivazioni ufficiali di questo pronunciamento non sono state rese ma è emerso chiaramente che il fattore

critico principale era rappresentato dal centro di coordinamento operativo che la P3 avrebbe attivato a Londra. Secondo la Cina, infatti, le alleanze tra vettori marittimi normalmente si basano su *slot agreement* (cessioni di spazi in stiva) o accordi di *vessel sharing* (impiego

congiunto di flotte di navi) su determinati servizi di linea. Mai nessuno era arrivato a progettare (come avrebbero voluto fare i membri della P3) un centro di coordinamento (*service network centre*) cui sarebbe spettata la gestione operativa e tecnica delle navi (255 portacontainer) per tutte e tre le società partner.

Inoltre, diversamente dalle alleanze tradizionali, Maersk, Cma Cgm e MSC avrebbero centralizzato in un unico soggetto, e condiviso anche economicamente, varie attività commerciali tra cui il noleggio delle navi, il rifornimento di bunker, il pagamento delle tasse portuali, il passaggio nei canali e così via. Secondo il Ministero cinese per il Commercio, sempre il *service network centre* si sarebbe dovuto occupare anche di vendere gli slot liberi sulle portacontainer delle tre compagnie e scegliere quali porti scalare nei vari paesi interessati dalle linee servite dalla P3. Insomma una partnership nata con presupposti completamente differenti rispetto alle tradizionali alleanze fra vettori e per questo avrebbe potuto costituire una minaccia dal momento che

Maersk, MSC e Cma Cgm detengono complessivamente il 46,7% della capacità di stiva sul mercato (rispettivamente il 20,6%, 15,2% e 10,9%).

Come cambierà dunque il trasporto marittimo containerizzato alla luce di questo pronunciamento? Secondo vari esperti interpellati internazionalmente la bocciatura cinese della P3 non avrà effetti significativi sulle altre alleanze già esistenti (soprattutto su G6 e CKYHE) e non sarà la fine del mondo per le tre compagnie di navigazione europee Maersk, MSC e

CMA CGM. Lars Jensen, chief executive di Seaintel Maritime Analysis, ha detto che le prime tre della classe dovranno ora decidere quali piani adottare per il futuro al fine di riempire le mega navi che hanno ordinato (e per Maersk sono già operative

sul mercato).

"Se non gli è permesso di mettere in piedi un coordinamento operativo, probabilmente rimedieremo con dei *vessel sharing agreement* (accordi di condivisione della flotta)" sostiene Jensen che mette in evidenza anche un altro aspetto interessante. Con il moltiplicarsi di questi accordi operativi per l'impiego delle navi, le compagnie di navigazione finiranno sempre più a competere con i cosiddetti NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier), spedizionieri che caricano la merce su navi di proprietà altrui. "Se una compagnia opera direttamente cinque servizi di linea tra Asia ed Europa ma vende spazi su 20 linee servite anche da altri carrier partner, opera come una compagnia di navigazione o come un

NVOCC?" chiede Jensen mettendo in guardia dal rischio che questa concorrenza possa portare ancora maggiore volatilità sul mercato dei noli container.

Secondo Kim Hong-Kyunsaid, analista di Dongbu Securities, a questo punto si assisterà a una spirale competitiva crescente sia tra le varie alleanze che tra le singole compagnie di navigazione. "Mi aspetto che ogni singolo global carrier si orienti ora su nuovi investimenti per

aumentare la propria capacità ordinando nuove maxi navi" sostiene l'esperto sudcoreano che ricorda come "i membri della G6 nella seconda parte dell'anno daranno il via a un nuovo imponente piano d'investimenti in navi portacontainer da oltre 18.000 TEUs di capacità. E questa è una buona notizia per i big della cantieristica navale asiatica".

Nicola Capuzzo

SHIPOWNERS

Gli armatori cinesi: «Nessuna pressione sul governo per stoppare la P3»

Pechino - «La decisione - dicono gli armatori cinese - è per noi giusta, rispetta le leggi e responsabile», ma la partita non è ancora finita.

Pechino - Sono stati i primi ad esultare per la decisione delle proprie autorità di stoppare l'alleanza P3 e di fatto affossare il colosso dei mari che prevedeva l'alleanza tra Maersk, Msc e Cma Cgm. «La Csa (China shipping association) si schiera totalmente al fianco del governo cinese che ha messo al bando la P3» scrive l'associazione in un comunicato. L'associazione però smentisce anche di aver giocato un ruolo di pressione nei confronti delle autorità: «La decisione - dicono gli armatori cinese - è per noi giusta, rispetta le leggi e responsabile». Ma la partita non è ancora finita come ammette **Zhang Shouguo, vice presidente della Csa**: «E' troppo presto per cantare vittoria».

Dominant Asia-Europe market share scuppers P3 tie-up

The Chinese Ministry of Commerce's (MOFCOM) 17 June decision to reject the P3 network plans of Maersk Line, MSC and CMA CGM rests mainly on the group's 47% market share in the Asia-Europe container liner market. Crucially, MOFCOM deemed the P3's London-based operations 'Network Centre' to be a close association, which is different from traditional alliances, with a dominant market share that could restrict competition in the shipping markets. The Chinese regulators decided this way, despite the carriers' insistence that the P3 was intended to be an operational cooperation and not a commercial one.

MOFCOM's decision appears to provide room for the P3's competitors to continue with their existing operations. The CKYHE and G6 alliances' market shares in the Asia-Europe trade stand at 23% and 20% respectively, based on Alphaliner's assessment of capacity deployed as at June 2014, which lies below the 30% threshold commonly used to assess for dominant market control.

However, two alliances' current share in the transpacific trade would breach the 30% threshold, as the CKYHE and G6 have a combined share of 32% and 34% respectively, while the P3 has a smaller share of 22%. Nonetheless, the regulators' assessment of alliances' ability to exert market power could then rest on the absence of a coordinated operations centre for both CKYHE and G6, which work on a traditional alliance structure within a loose framework of coor-

ordinated slot sharing with individual carriers retaining control over the vessels they operate. In the case of the P3, the operations 'network centre' was to have the joint control over the full P3 network, including operational vessel management and scheduling, as well as the authority to withdraw and add sailings.

Unlike the CKYHE and G6, the network centre was to be critical to the P3 operations as it would reconcile the rather different operating philosophies of the three carriers - with Maersk on the one hand emphasising schedule reliability while MSC is on the other extreme, with a lower regard for schedule integrity. The differences could only be resolved by delegating full control of vessel and network operations to the network centre, which was to be headed by a Maersk executive. The P3 carriers' rapid response to discontinue plans for the P3 Network immediately after MOFCOM's announcement, despite expressing surprise over the rejection, suggests that the carriers saw no immediate solution to the removal of such a network centre.

In contrast, the CKYHE and G6 carriers share a more uniform approach towards schedule integrity and do not have a centralised operations centre, as vessel operations are controlled by individual member carriers. While the G6 established a service centre in Singapore in April this year, the centre's functions are limited to the coordination of the partners' services, with little independent decision making authority. The CKYHE's filing of the formation of a 'discussion agreement' with the FMC in May also only includes provisions for exploring options for cooperation and information exchange, with no



decision making powers. Both of these would fit into what regulators term as "traditional shipping alliances".