



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

11 LUGLIO 2014

Porto di Ancona: tra autostrade del mare e corridoio scandinavo-mediterraneo

È il tema di un convegno in programma giovedì ad Ancona

~~inforMARE~~ Giovedì prossimo nella sede dell'Autorità Portuale di Ancona si terrà un convegno sul tema "Porto di Ancona: tra autostrade del mare e corridoio scandinavo-mediterraneo" organizzato dall'ente portuale in collaborazione con Fedarlinea e Confcommercio. L'incontro è finalizzato a presentare i dati dei flussi continentali di traffico generati dalle Autostrade del Mare che hanno come terminal il porto di Ancona e si inserisce nell'ambito del progetto europeo Intermodadria, finanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera IPA Adriatic, che ha lo scopo di rafforzare a livello comunitario la visibilità e le esigenze della portualità della macroregione Adriatico-Ionica.

L'analisi realizzata di ISFORT è stata resa possibile dalla raccolta di più di 13.000 questionari consegnati agli autotrasportatori in transito nel porto di Ancona dalla Dorica Port Services tra giugno e novembre 2013. L'authority portuale ha sottolineato come i dati abbiano reso evidente la ragnatela di connessioni internazionali che rendono Ancona un crocevia dei traffici europei e mediterranei.

Un'indicazione rilevante emersa è che più del 35% dei mezzi pesanti in transito per Ancona proviene da uno dei Paesi attraversati dal Corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo, senza considerare il traffico nazionale. Un ulteriore elemento da tenere in conto è l'aumento delle relazioni di traffico con la Turchia ed i Paesi del Medio Oriente.

«Questo studio - ha rilevato il commissario dell'Autorità Portuale di Ancona, Rodolfo Giampieri - evidenzia il ruolo da protagonista del porto di Ancona, cerniera tra le reti di trasporto dell'Unione Europea e le Autostrade del Mare dell'Adriatico e dello Jonio. Un ruolo da giocare sia nella dimensione del corridoio scandinavo-mediterraneo che nel contesto della macro-regione Adriatico-Ionica. Lo studio rafforza l'ipotesi di sviluppo del traffico intermodale del porto, chiave per valorizzare e rendere più sostenibile il traffico traghetti, anche dal punto di vista ambientale. Per questo - ha spiegato Giampieri - abbiamo voluto associare alla presentazione dello studio sui traffici del porto di Ancona l'analisi svolta da Confcommercio e Fedarlinea sull'esperienza delle Autostrade del Mare in Italia. Riteniamo infatti che solo un'adeguata politica nazionale e comunitaria a supporto dell'intermodalità possa rendere sostenibile lo spostamento su ferrovia dei traffici stradali. Su questo stiamo lavorando come porto di Ancona ad altre iniziative comunitarie».

«I collegamenti ro-ro e ro-pax esistenti - ha osservato il presidente dell'Associazione Agenti Raccomandati Spedizionieri Mediatori

Marittimi di Ancona, Alessandro Archibugi - sono un indicatore della competitività e delle potenzialità di sviluppo di tale tipo di traffico, rispetto al quale la comunità portuale di Ancona deve farsi trovare

preparata, migliorando la qualità del servizio e cogliendo, ove possibile, le potenzialità di sviluppo dell'intermodalità». 

Programma

- 9:30 Caffé di benvenuto e registrazione dei partecipanti
- 10:00 *Saluti istituzionali*
Rodolfo Giampieri, commissario Autorità Portuale di Ancona
Paola Giorgi, assessore ai porti Regione Marche
Ida Simonella, assessore al porto Comune di Ancona
- 10:15 *Presentazione del progetto INTERMODADRIA*
Sergio Strali, P.F. Viabilità Regionale e Gestione del Trasporto Regione Marche
- 10:30 *Autostrade del Mare: esperienze a confronto*
Andrea Appetecchia, ISFORT
- 11:15 *Connettere i porti: la politica TEN-T ed i corridoi di interesse per l'Italia*
Maria Margherita Migliaccio, direttore generale sviluppo del territorio, programmazione e progetti internazionali - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (in attesa di conferma)
- 11:45 *Dibattito aperto. Intervengono:*
Michele Ruggieri, amministratore unico Fedarlinea
Tommaso Affinita, amministratore delegato RAM
Paolo Uggè, vice presidente Confcommercio Imprese per l'Italia
Paolo Ferrandino, segretario generale Assoport
Alessandro Archibugi, presidente Ass.ne Agenti Marittimi di Ancona
Mario Pierangeli, presidente Ass.ne Spedizionieri Doganali di Ancona
Alessandro Pavlidi, Ass.ne Marchigiana Spedizionieri e Autotrasportatori
Moderatore: Massimiliano Polacco, direttore Confcommercio Marche
- 13:00 Light lunch

Le incertezze della politica fanno scappare le crociere da Venezia

VTP lancia l'allarme: "Nessuna decisione sul percorso della grandi navi, le compagnie scelgono altri porti"

"I nostri avvertimenti, che la politica non ha ascoltato, si sono purtroppo trasformati in realtà: le grandi compagnie crocieristiche internazionali stanno iniziando ad abbandonare Venezia".

L'Amministratore Delegato di Venezia Terminal Passeggeri Roberto Perocchio ricorda i numerosi allarmi lanciati dalla società che gestisce la stazione marittima delle Serenissima e da tutto il cluster marittimo locale sull'eventualità che – in mancanza di decisioni rapide e certe sul futuro delle grandi navi in laguna – gli armatori potessero sostituire il capoluogo veneto con altri porti, "e proprio questo sta succedendo".

La denuncia era già circolata nei giorni scorsi sulle pagine della stampa locale, dove il Presidente di VTP Sandro Trevisanato aveva ricordato come, passato il 30 giugno, data che gli stessi armatori avevano indicato quale termine ultimo per poter prendere atto di una decisione e regolarsi di conseguenza con la programmazione 2016, le compagnie avevano iniziato a dare i primi forfait.

In questo momento vigono – seppure applicate su base volontaria dagli armatori, poiché formalmente sospese dal TAR del Veneto (cui la stessa VTP si era appellata; [S2S n.12/2014](#)) in attesa di una valutazione nel merito – le limitazioni al traffico della grandi navi da crociera stabilite dalla Capitaneria di Porto, il cui scopo originario era però quello di dare delle norme temporanee in attesa che fosse disponibile quella che viene definita nel decreto Clini-

Passara con l'ormai celebre locuzione: "via d'acqua alternativa".

I progetti sul tavolo sono tanti, dal retro-Giudecca al Canale Contorta-Sant'Angelo, ma il Comitato non è stato in grado di prendere una decisione: "Ora, con la nomina del Commissario al Comune di Venezia, il Comitato potrà essere nuovamente convocato – spiega Perocchio – ma in ogni caso la decisione finale spetta al Ministero dei Trasporti, di concerto col Ministero dell'Ambiente".

Sul tema, sia Maurizio Lupi che Andrea Orlando, per il momento latitano, a parte una recente intervista del

titolare del dicastero dei Trasporti a //

Gazzettino, in cui si sostiene che tocchi invece proprio al Comitato, che verrà convocato a breve, decidere quale soluzione adottare. Nel merito Lupi non si sbilancia, anche se dichiara che il progetto più 'autorevole' è il Contorta e che l'approdo finale resta la Marittima (scartate a priori, quindi, le ipotesi di uno spostamento a Marghera). Secondo il dirigente di NCL, che avrebbe costanti contatti con le compagnie crocieristiche, i grandi gruppi internazionali sarebbero anche disposti a finanziarie, almeno parzialmente, gli interventi infrastrutturali.

Nel frattempo, però, gli armatori cominciano ad abbandonare Venezia: "Il quadro per il 2016 non è ancora chiaro, ma certamente le defezioni già registrate per il prossimo anno non lasciano immaginare nulla di buono" avverte infatti Perocchio.

L'AD della società terminalistica veneziana spiega infatti che per il 2015 sono numerose le compagnie che hanno sostituito Venezia con altri scali: "La Celebrity Equinox di Celebrity Cruises, per esempio, invece di imbarcare nel nostro scalo effettuerà *turnaround* sperimentali ad Atene e Istanbul".

Un fatto preoccupante, secondo Perocchio, che individua poi un'altra tendenza certamente non positiva per Venezia: "Costa Crociere ha drasticamente diminuito il volume delle operazioni nel nostro porto, concentrandosi su Savona, mentre MSC Crociere ha posizionato a Genova MSC Preziosa e MSC Fantasia. Le compagnie partono dal Mediterraneo occidentale anche per crociere diretta a est, col rischio di una desertificazione dell'Adriatico".

Quando non vengono scelti altri porti italiani, le navi vanno addirittura all'estero: "La P&O Ventura, di P&O Cruises, non farà più fly&cruise da Venezia, una soluzione che ritenevamo molto innovativa, ma verrà spostata a Southampton, mentre alcune navi di Princess Cruises saranno dirottate nel Mar Baltico". Alcuni, volendo mantenere una presenza nel Mar Adriatico, hanno semplicemente optato per un cambio di sponda, "come la

Thomson Majesty, che si sposterà a Dubrovnik".

Una 'fuga' che, se non verrà presa al più presto una decisione definitiva sul futuro delle grandi navi a Venezia, rischia di penalizzare in modo definitivo tutta l'industria crocieristica locale, "su cui – conclude Perocchio – molto si è investito in termini di strutture, innovazione e professionalità. Sforzi che ora rischiano di essere vanificati".

Francesco Bottino



Tre «super navi» per Msc Crociere da 5.200 passeggeri

GENOVA - Tra Maggio 2017 e Maggio 2018 Msc Crociere battezzerà almeno tre nuove "super" navi da crociera da 5.200 passeggeri, le più grandi costruite in Europa. E' l'obiettivo illustrato a Genova dal ceo della compagnia crocieristica, Gianni Onorato, a margine della presentazione del primo progetto al mondo per portare la telemedicina pediatrica a bordo delle navi da crociera.

«Msc sta per affrontare un nuovo piano di espansione. Dopo un investimento di 6 miliardi di euro dal 2003 al 2013 per 10 navi, - ha spiegato - il nuovo piano "Rinascimento" prevede un investimento di 200 milioni di euro per allungare quattro navi della nostra flotta con l'aggiunta di 200 cabine. Un lavoro che verrà fatto da Fincantieri».

«Sul fronte nuove costruzioni i cantieri francesi Saint-Nazaire realizzeranno 2 navi con un'opzione di ulteriori 2, le più grandi mai costruite da un armatore europeo, con 2.250 cabine (oggi le più grandi ne hanno 1.750) - ha sottolineato Onorato -. Fincantieri realizzerà a Monfalcone due nuovi prototipi con l'opzione per una terzo». Le prime tre consegne sono previste a partire dal 2017 - 2018.

«Dal 2015 Msc intensificherà i voli da Inghilterra, Austria e Germania, per imbarcare i crocieristi dai porti italiani, in particolare da Genova» ha aggiunto Onorato. «Ci attendiamo un forte sviluppo del mercato crocieristico nel Mediterraneo dai Paesi del Nord Europa - evidenza -. In Europa il mercato delle crociere è ancora poco maturo, ci sono ottime opportunità di crescita».

«Nel 2014 continueremo ad essere attori importanti del porto di Genova con un milione di ospiti movimentati. Siamo orgogliosi di essere i principali azionisti della Stazione Marittima. Genova nei nostri piani rimane nostro home port. Pensiamo di poter aumentare nei prossimi anni il milione di ospiti su Genova anche alla luce del forte piano di investimenti che abbiamo annunciato, con le nuove navi che a partire dal 2017 vedremo anche nel porto del capoluogo ligure».

Per l'European Shippers' Council, la nuova alleanza 2M presentata da Maersk e MSC è meno preoccupante della P3, ma non innocua

Secondo l'associazione dei caricatori, la Commissione UE dovrebbe estendere la propria indagine sugli aiuti di Stato ai porti a tutti gli scali europei e non limitarla a quelli del Northern Range

Secondo l'European Shippers' Council (ESC), il tipo di Vessel Sharing Agreement presentato oggi dalle compagnie armatoriali Maersk Line e MSC per collaborare nei traffici marittimi est-ovest, a cui è stata assegnata la denominazione 2M (~~infografica~~ del 10 luglio 2014), è «meno preoccupante per i caricatori rispetto al progetto P3», che aveva lo stesso scopo e che le stesse due compagnie avevano intenzione di portare avanti assieme alla francese CMA CGM, progetto che è però naufragato a seguito dell'opposizione all'iniziativa da parte dell'antitrust cinese (~~infografica~~ del 17 giugno 2014).

Tuttavia l'European Shippers' Council ha espresso preoccupazione anche per la nuova forma di collaborazione presentata dalle prime due compagnie mondiali del settore di linea. Per l'associazione europea dei caricatori, infatti, «la cooperazione precedente era più integrata e disponeva di una quota di mercato enorme in tutti i traffici interessati». L'ESC ha rilevato che, «però, anche i “soli” vettori Maersk e MSC raggiungono circa il 35% delle quote di mercato tra Asia ed Europa, e - ha sottolineato l'associazione - ciò è ancora molto rilevante e può riservare alcune sorprese».

Perciò l'European Shippers' Council ha confermato i propri timori. «Questa quota - ha spiegato l'associazione - è sufficiente per richiedere qualche limitazione da parte dalle autorità garanti della concorrenza». Per l'ESC, «quelle proposte dalla Federal Maritime Commission per la P3 (~~infografica~~ del 21 marzo 2014, ndr) sarebbero sufficienti a rassicurare i caricatori sotto alcuni aspetti. L'attenzione - ha precisato l'associazione - dovrebbe chiaramente essere posta sul monitoraggio delle modifiche della capacità e sul suo impatto sui noli. Inoltre - secondo l'ESC - dovrebbe essere creato un sistema di notifica centralizzato per garantire che i caricatori siano avvisati con largo anticipo relativamente alle modifiche dei servizi (inclusi i transit time e i porti scalati) per essere in grado di tener conto di tali modifiche nel loro piano di trasporto».

L'European Shippers' Council ha specificato che comunque «i caricatori riserveranno molta attenzione allo sviluppo di tale alleanza e al suo impatto sui noli, sui porti scalati e sulla qualità dei servizi». «Continuiamo ad auspicare - ha ribadito l'associazione - un maggiore coinvolgimento da parte dei “cani da guardia” della concorrenza dell'Unione Europea». L'ESC non è infatti soddisfatta delle limitazioni all'azione degli armatori globali poste dall'UE, che tra l'altro lo scorso mese ha deciso l'estensione fino all'aprile 2020 della validità del regolamento di esenzione per categoria per le compagnie armatoriali del settore di linea (~~infografica~~ del 25 giugno 2014). «Traendo le conclusioni - ha evidenziato l'associazione - il rinnovo dell'esenzione ai consorzi, cosa di cui ci rammarichiamo, mostra chiaramente la differenza di approccio tra le autorità garanti della concorrenza dell'Unione Europea e quelle dell'altra parte del mondo quando si occupano dello shipping».

Oltre a presentare le proprie osservazioni sul nuovo progetto di alleanza 2M annunciato oggi da Maersk Line e Mediterranean Shipping Company, l'European Shippers' Council ha commentato anche la decisione comunicata ieri dalla Commissione Europea di avviare

un'indagine approfondita per accertare che i porti olandese ed altri scali portuali nordeuropei non ricevano dai rispettivi governi benefici economici in violazione della normativa europea sugli aiuti di Stato. Secondo l'ESC, l'indagine della Commissione Europea «non dovrebbe

concentrarsi principalmente solo sui porti olandesi o nordeuropei, ma su tutti i porti europei. Inoltre - ha precisato l'associazione - le linee guida dell'UE sugli aiuti di Stato ai porti sono molto attese dai caricatori europei. Solo queste - ha specificato l'associazione - possono creare parità di condizioni per i porti e per gli utenti dei porti». (4)

Maersk e MSC provano a riproporre la costituzione della più grande alleanza armatoriale del settore di linea senza la CMA CGM

La nuova 2M - hanno assicurato i due partner - non sarà gestita da un'organizzazione indipendente, le navi saranno operate autonomamente, non includerà attività marittime congiunte né impegni o responsabilità di carattere commerciale

~~inforMARE~~ - La P3 perde un partner e diventa 2M. Accantonata la francese CMA CGM, che - secondo quanto asserito in via ufficiosa - è comunque pronta a rientrare a far parte della grande alleanza armatoriale una volta che le condizioni lo consentiranno, gli altri due partner della disciolta alleanza P3 Network, la danese Maersk Line e la svizzera Mediterranean Shipping Company (MSC), hanno annunciato oggi la decisione di costituire un nuovo Vessel Sharing Agreement (VSA) della durata di dieci anni relativo alle rotte Asia-Europa, a quelle transatlantiche e transpacifiche con l'obiettivo di avviarne l'attività operativa ad inizio 2015.

La P3 Network, che aveva lo stesso scopo della nuova 2M, prima di diventare operativa è stata silurata lo scorso mese dalla bocciatura dell'alleanza armatoriale decisa dal governo cinese di fatto decretandone il suo scioglimento che è stato infatti prontamente annunciato dalle tre compagnie, che sono i primi tre vettori mondiali nel segmento del trasporto di linea (~~inforMARE~~ del 17 giugno 2014).

Ora le prime due compagnie mondiali del trasporto marittimo containerizzato, rispettivamente la Maersk Line e la MSC, ci riprovano comunicando di aver concordato un VSA che subentrerà a tutti i Vessel Sharing Agreement e agli accordi di acquisizione di slot attualmente in atto tra le due società e relativi alle rotte est-ovest che sono oggetto anche della nuova intesa.

Maersk Line e MSC hanno messo le mani avanti tenendo a precisare che, «a differenza della P3, questo accordo di cooperazione VSA avrà una quota di mercato complessiva più contenuta e opererà esclusivamente come un Vessel Sharing Agreement senza alcuna organizzazione indipendente autonoma che gestisca questo network con poteri direttivi».

L'attività della nuova 2M riguarderà circa 185 navi delle due compagnie per una capacità di carico complessiva pari a 2,1 milioni di teu impiegate in 21 servizi, mentre la P3 avrebbe messo in campo 255 navi per un totale di 2,6 milioni di teu in 29 servizi. Maersk Line contribuirà con circa 110 navi per una capacità nominale pari a 1,2 milioni di teu, mentre MSC parteciperà con circa 75 navi per una capacità nominale pari a 900mila teu.

In particolare, sulle rotte Asia-Europa la 2M realizzerà sei servizi, su quelle Asia-Mediterraneo quattro servizi, sulla direttrice Asia - costa occidentale degli USA quattro servizi, su quella Asia - costa orientale degli USA due servizi, sulle rotte transatlantiche Nord Europa - USA tre servizi e su quelle Mediterraneo - USA due servizi.

Maersk e MSC hanno specificato che le portacontainer impiegate nel Vessel Sharing Agreement continueranno ad essere gestite autonomamente dalle due compagnie, che il VSA non includerà attività marittime congiunte come stivaggi, pianificazione dei viaggi e operazioni portuali, e che non comprenderà alcun impegno o responsabilità di carattere commerciale. La gestione del network del Vessel Sharing Agreement - hanno spiegato Maersk e MSC - sarà monitorata giorno per giorno da un comitato di coordinamento

congiunto.

La Commissione Europea apre un'indagine sulle esenzioni fiscali concesse ai porti olandesi

Sotto esame anche altri scali portuali del Northern Range, con richieste di informazioni inviate a Francia, Belgio e Germania

~~inforMARE~~ Molta della forza dell'industria logistica olandese deriva dai benefici fiscali riservati alle imprese del settore. Per questo l'annuncio odierno della Commissione Europea di aver avviato un'indagine per verificare se le esenzioni fiscali concesse dall'Olanda alle public company, inclusi gli operatori portuali, sono conformi alle norme UE sugli aiuti di Stato è fonte di preoccupazione per Amsterdam. La Commissione ha spiegato di temere che le esenzioni accordate ad alcune società soltanto perché sono di partecipazione pubblica possa conferire loro un vantaggio rispetto ai concorrenti.

La Commissione UE ha annunciato inoltre che sta separatamente raccogliendo informazioni sul carico fiscale dei porti di altri Stati membri e che, in particolare, ha informato la Francia e il Belgio circa le proprie preoccupazioni per quanto riguarda la tassazione dei rispettivi porti nazionali e che ha chiesto alla Germania di fornire ulteriori informazioni al fine di verificare che non vi siano vantaggi competitivi indebiti concessi ai porti tedeschi.

«Un'equa concorrenza - ha commentato il vicepresidente della Commissione Europea, Joaquín Almunia, responsabile della concorrenza - è fondamentale per tutti gli operatori del mercato. La Commissione deve quindi verificare che le public companies, compresi gli operatori portuali, non abbiano nei Paesi Bassi un trattamento fiscale più favorevole rispetto ai loro concorrenti privati. Inoltre ci dovrebbe essere una parità di condizioni tra i porti dell'UE ed è pertanto importante fare in modo che le norme sugli aiuti di Stato siano rispettate in tutti gli Stati membri».

La Commissione Europea ha ricordato che, a seguito di alcune denunce, nel maggio 2013 ha chiesto all'Olanda di abolire le disposizioni fiscali che esentano alcune imprese pubbliche dall'obbligo di pagare l'imposta sulle società in quanto, secondo Bruxelles, tali disposizioni possono favorire selettivamente le aziende pubbliche rispetto ai loro concorrenti privati in violazione delle norme comunitarie sugli aiuti di Stato. La Commissione ha spiegato che le autorità olandesi hanno espresso l'intenzione di assoggettare le aziende pubbliche all'imposta sulle società, mantenendo però una serie di eccezioni, in particolare per i cinque porti di Rotterdam, Amsterdam, Zeeland, Groningen e Moerdijk.

Nel 2013, inoltre, la Commissione Europea ha inviato di propria iniziativa un questionario a tutti gli Stati membri al fine di tracciare una migliore panoramica dei sistemi di tassazione delle aziende applicabili ai porti. La Commissione ha reso noto di essere venuta a conoscenza di possibili vantaggi fiscali concessi a porti di proprietà pubblica e privata in diversi Stati UE, che in alcuni Stati i porti non sono soggetti ad imposte societarie, ma ad un regime fiscale alternativo che potrebbe essere più favorevole, e che in altri Stati i porti non pagano tutte le imposte sulle imprese perché sono in perdita. Questo - ha rilevato Bruxelles - solleva interrogativi sul fatto che il finanziamento pubblico di tali porti, ad esempio con la ricorrente compensazione delle loro perdite, rispetta le norme UE sugli aiuti di Stato. Per ottenere informazioni al riguardo la Commissione ha inviato lettere al Belgio e alla Francia, quale prima azione per assicurarsi che i porti in queste nazioni non beneficino di ingiustificati vantaggi fiscali, nonché alla Germania, i cui porti sembrano essere soggetti all'imposta sulle

società, ma la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni riguardanti alcuni porti tedeschi per assicurarsi che non ricevano indebiti vantaggi competitivi. (M)

CLIA Europe apprezza l'attenzione rivolta dalla presidenza italiana dell'UE al turismo quale fondamentale fattore di crescita per l'Europa

«Il settore delle crociere - conferma Pierfrancesco Vago - è un elemento chiave per l'economia europea»

CLIA Europe - L'associazione crocieristica europea CLIA Europe ha espresso apprezzamento e condivisione rispetto all'attenzione al turismo come fondamentale fattore di crescita per l'Europa manifestata nel programma della presidenza italiana del Consiglio dell'Unione Europea. L'associazione ha evidenziato come il programma preveda che «la Presidenza manterrà l'attenzione sull'Agenda marina e marittima per la crescita e l'occupazione» e che, «per quanto riguarda l'occupazione, sosterrà azioni che portino alla crescita sostenibile del turismo costiero e marittimo, la più grande attività marittima d'Europa, essenziale - rileva il documento programmatico - per la ricchezza e il benessere delle regioni costiere e insulari e per l'economia europea».

«Come presidente di CLIA Europe - ha dichiarato Pierfrancesco Vago - vorrei congratularmi con il presidente del Consiglio italiano e il suo governo all'inizio della presidenza italiana del Consiglio dell'Unione Europea. Sosteniamo pienamente il suo obiettivo di promuovere la crescita economica e creare posti di lavoro. Il settore delle crociere - ha sottolineato Vago - è un elemento chiave per l'economia europea, che l'anno scorso ha prodotto quasi 40 miliardi di euro e che sostiene più di 339mila posti di lavoro in tutta Europa. Noi - ha aggiunto il presidente dell'associazione - siamo pronti a fare la nostra parte».

In particolare, CLIA Europe ha manifestato apprezzamento per l'attenzione rivolta dal governo italiano alla promozione del turismo sostenibile e culturale al fine di «aumentare la visibilità del marchio Europa, mantenendo la leadership del nostro continente quale prima destinazione al mondo per il turismo culturale e sostenibile».

Inoltre CLIA Europe ha osservato come la proposta della Commissione Europea di modificare il Codice visti «sarà - secondo l'associazione - uno strumento fondamentale per rafforzare la posizione dell'Europa». CLIA Europe ha quindi espresso pieno sostegno al programma italiano per il semestre di presidenza quanto afferma che «la proposta della Commissione di modificare il Codice visti sarà l'oggetto principale di discussione tra Consiglio e Parlamento europeo durante la presidenza italiana. Una ottimizzazione delle procedure, con una sostanziale semplificazione che non metta in pericolo la sicurezza - spiega il documento - dovrebbe essere il risultato finale, con l'obiettivo di incoraggiare la mobilità verso l'UE».

«CLIA Europe - ha detto il segretario generale dell'associazione crocieristica, Robert Ashdown - auspica di lavorare con il governo italiano per una rapida adozione del riesame codice dei visti, che attirerà più turisti in Europa, portando più commercio, più investimenti e più occupazione. Una politica dei visti più intelligente - ha precisato Ashdown - darà impulso al settore delle crociere e ci aiuterà a contribuire ancora di più alla ripresa economica dell'Europa».

CLIA Europe ha auspicato anche un aumento degli investimenti in infrastrutture e servizi portuali a beneficio non solo degli operatori e degli utenti, ma anche delle comunità locali. ☞

Nel primo semestre di quest'anno il porto di Tanger Med ha movimentato 1,5 milioni di container (+24%)

In decisa crescita anche il traffico di auto

~~inforMARE~~ Nel primo semestre di quest'anno il porto di Tanger Med ha movimentato un traffico dei container pari a 1,5 milioni di teu, con una progressione del +24% rispetto a circa 1,2 milioni di teu totalizzati nella prima metà del 2013. L'Autorità Portuale dello scalo marocchino ha reso noto che nel segmento delle autovetture al terminal dedicato al traffico di veicoli Renault sono state movimentate 94.500 unità, di cui 79.500 prodotte nello stabilimento Renault Melloussa, con un incremento del +64% sulla prima metà dello scorso anno, mentre al terminal multiutente il traffico è stato di 24.083 auto (+51%). 



Battezzata «Ever Lucky» unità da 8.452 teu

LONDRA - Evergreen Line ha festeggiato il battesimo della nave "Ever Lucky", alla presenza di Lin Shing-san, primo vice presidente del Gruppo Evergreen. Si tratta della ventesima unità "L-type", capace di trasportare 8.452 teu, costruita dal cantiere Samsung Heavy Industries per l'armamento di Taiwan.

Quando nel 2010, Evergreen Group avviò il rinnovo della flotta, ordinò trenta navi "L-type", venti alla Samsung Heavy Industries e altre dieci

alla CSBC Corporation di Taiwan. Questa è quindi l'ultima della serie ad essere costruita da Samsung, e la numero 25 dell'ordine totale, restano perciò altre cinque navi in costruzione da CSBC, la cui consegna è prevista entro il terzo trimestre del 2015 per concludere l'intera commessa.

Per il ruolo di madrina è stata scelta la signora Liu, Su-Tsen che ha effettuato il tradizionale taglio del nastro. "Ever Lucky" è di proprietà di Greencompass Marine SA (GMS), società panamense controllata da Evergreen Marine Corp., e sarà consegnata oggi ad Evergreen Line per essere impiegata nel suo servizio tra Estremo Oriente e la West Coast degli Stati Uniti.

Nel suo discorso Lin SS ha ricordato: «nel Luglio 2012 abbiamo preso in consegna da Samsung Heavy Industries, la prima nave "L-type". Da quel momento, ciascuna delle nuove unità ci è stata consegnata rispettando perfettamente il programma e la loro attività si sta svolgendo molto bene. Grazie a questa corretta attuazione del nostro programma di rinnovamento della flotta, siamo in grado di continuare a fornire un servizio di qualità ai nostri clienti e migliorare la competitività della nostra flotta sul mercato globale».

Il design di queste full containers incarna il concetto che Evergreen ha delle "Greenship". Utilizzando le più recenti tecnologie per la costruzione delle navi, dotate di numerose caratteristiche volte alla salvaguardia dell'ambiente, riducendo il consumo di carburante e delle emissioni di gas a effetto serra.

Infatti, se per soddisfare la crescente domanda del mercato Evergreen sta gradualmente aggiornando la sua capacità operativa, con questo aumento di tonnellaggio, prevede di mantenere lo stesso livello di consumo totale di carburante, pari a quello dello scorso anno, proprio grazie alla maggiore efficienza delle nuove navi. Il risultato è una riduzione molto efficace del costo unitario del teu trasportati, aumentando la competitività di Evergreen.

Maersk and MSC announce new east-west cooperation

2M alliance to lower slot costs via improved vessel capacity utilisation and economies of scale, lines claim

Maersk Line and Mediterranean Shipping Company (MSC) have announced a 10-year vessel-sharing agreement (VSA) on the Asia-Europe, Transatlantic and Transpacific east-west trades in what is seen as a smaller-scale alternative to the blocked P3 alliance.

The two carriers said the VSA would be referred to as 2M and differed from the earlier proposed P3 alliance – blocked on competition grounds by regulators in China – in two important ways: “First of all, the combined market share is much smaller. Secondly the cooperation is a pure VSA; there will be no jointly owned independent entity with executional powers,” Maersk said.

The 2M alliance is expected to start next year and will include 185 vessels with an estimated capacity of 2.1 million teu, deployed on 21 strings. It replaces all existing VSAs and slot-purchase agreements between the two lines on these trades.

The two lines said the overall purpose of the cooperation was to improve the efficiency of the Maersk Line and MSC networks through better utilisation of vessel capacity and economies of scale. By sharing their network infrastructure, they would also be able to provide customers with more stable and frequent services, and cover more ports with direct services, the lines said.

Under the agreement, Maersk Line will contribute approximately 110 vessels with a nominal capacity of around 1.2 million TEU – or 55% of the total capacity.

MSC will contribute approximately 75 vessels with a nominal capacity of around 0.9 million TEU.

The lines stressed that vessels deployed in the VSA would continue to be owned (or chartered) and operated by the two individual lines. They said the VSA did not include joint marine operations, with each party executing their own operations including stowage, voyage planning and port operations.

They also stressed that the VSA “does not include any commercial tasks or responsibilities”, a key issue for customers and regulators. “Each party will continue to have fully independent sales, pricing, marketing, and customer-service functions,” Maersk said.

However, “a joint coordination committee” will monitor the network on a daily basis, the lines said.

The carriers said the VSA was expected to start early 2015, although the starting date was “conditioned by filing of information to, and in some cases approvals by, relevant authorities”.

Søren Skou, Maersk Line CEO, said Maersk and MSC shared the same ambition to have as efficient and effective operations as possible. “We will continue to provide our customers with competitive and reliable container shipping in the East-West trades at attractive prices,” he insisted.

“To do so we have to be innovative and take out cost, while keeping a product that is best in class for our customers in terms of coverage, frequency and reliability. Our agreement with MSC is a step towards achieving all of these objectives in the East-West trades.”

MSC vice president Diego Aponte commented: “This agreement represents another positive step in our continual drive to enhance our operational network in terms of scope, scale, efficiency and reliability,” benefits that he claimed customers would enjoy.

“The 2M vessel-sharing agreement will enable us to achieve significant reductions in fuel consumption, driving down the carbon footprint of our shipping operations. With sustainability a key area of focus for MSC, we’re delighted that this vessel-sharing agreement will mean major cuts in emissions while simultaneously enhancing our service to customers.”

Maersk Group CEO Nils Andersen said: “Over the last years, Maersk Line has established itself as a leader in the industry through its customer focus and by improving its competitive cost position. With this agreement Maersk Line will be able to further enhance its customer offering while also reducing costs and CO2 emissions.”

“I am confident that Maersk Line’s leadership, also after this positive step, will continue to find new ways to strengthen its competitive advantage and customer experience.”

Observers questioned where this partnership between Maersk and MSC leaves the lines' former proposed P3 partner CMA CGM, although no-one from the French shipping line was able to respond to questions from *Lloyds Loading List.com* at the time of writing.

Rates at both ends of the size spectrum enjoy summer rally

The container charter market continues to witness a recovery of charter rates for larger and smaller vessels, whilst rates for medium-sized tonnage remain stagnant in the light of faltering demand.

Charter rates for overpanamax tonnage increased on the back of short vessel supply and firm demand. Maersk fixed the 8,540 teu SEROJA EMPAT, sublet from MISC Bhd for 4-6 months at \$26,500, an increase on the \$25,500 paid in May by UASC on the same ship for a Pacific round voyage. MSC has secured the 6,966 teu Schulte-controlled ADRIAN SCHULTE (ex APL TENNESSEE) for 12 months at \$20,500. The vessel recently ended a five-year charter with APL at a hefty rate of \$37,250. Among the relets of interest, Hamburg Süd has sublet the 6,612 teu Zodiac-controlled CAP AGUILAR to Maersk Line for a period of 3-5 months at \$16,500, a loss making deal for the German company which originally fixed the vessel in November 2013 for a 12 month charter at \$22,000.

The 4,000-5,000 teu wide beam sector continues to generate interest with Maersk extending the 5,071 teu Thenamaris-controlled SEASMILE for 12 months at \$16,650. This is below the \$18,100 that Maersk was so far paying for the ship but is higher than the \$13,000 that it fixed in December for the sister vessel SEADREAM for a 12 month charter. Otherwise, NYK fixed the 4,620 teu Hamburger Lloyd-controlled RHL CALLIDITAS for 9-12 months at \$15,500, slightly above what the Japanese operator paid for the sister vessel RHL CONCORDIA for a similar period in early June.

The panamax market continues its rally with rates finally reaching \$10,000, as illustrated by the fixture of the 5,050 teu MARGRIT RICKMERS (Hanjin 5000) for an FE-USEC round voyage at this rate. Meanwhile MSC fixed the sister vessel PINEHURST KONTOR (former JENNIFER RICKMERS) for 6-9 months at \$9,900 and OOCL secured in Asia the 5,041 teu Patjens-controlled HERMA P. (Hyundai 5000) for 7-9 months at \$9,700. This rate is a huge blow for Patjens, who enjoyed a rate of \$28,000 from an eight-year charter with P&O Nedlloyd (and then Maersk Line), that recently expired.

The 3,000-3,500 teu market is at last seeing some progress with rates hitting the high \$7,000s, up from recent fixtures of low to mid \$7,000. Higher rates for larger panamax ships have forced charterers to consider smaller tonnage. CMA CGM has extended the 3,586 teu HS BIZET (STX 3500) for 7-10 months at \$7,750. The vessel is deployed by CMA CGM's affiliate ANL on the North America-ANZ 'Oceania' service operated jointly with Hapag-Lloyd and Hamburg Süd. In Asia, MOL fixed the 3,380 teu WILLIAM SHAKESPEARE for 2 months at a similar rate. The vessel is to be deployed on the new Asia-West Africa service that MOL recently launched with Evergreen and COSCO. MOL is also to deploy on this service four geared 3,836 teu newbuildings it recently fixed from Antwerp-based Delphis for periods of 10-12 months at \$15,500.

The 2,800 teu sector is stable with a slight increase of rates in Asia. NYK extended two Laeisz-controlled vessels, the 2,741 teu POSEN and PONA (gearless Aker CS 2700) for flexible periods up to 5 and 10 months at rates of \$7,500. On its side, PIL fixed the gearless 2,702 teu Vroon-controlled

CALEDONIAN EXPRESS at a significantly lower \$7,250 for a 9-11 months charter, for Asia-WAF trade. In the Atlantic, CMA CGM extended the 2,824

teu Papathomas-controlled VIOLET (Mipo 2800) for 8-10 months at \$7,350.

The 2,500 teu geared sector is losing strength with flattening rates and muted demand. Among the interesting fixtures, Hapag-Lloyd extended the 2,554 teu Klaveness-controlled BALEARES (YZI 2500) for 3-7 months at \$9,200, a high rate reflecting the vessel's favorable consumption profile and a high reefer capacity. On the more conventional side, CMA CGM fixed the 2,556 teu Ahrenkiel Steamship-controlled RIO TAKU for 8-12 months at \$8,250, a relatively firm rate that can be explained by the presence of 600 reefer plugs, a high number for a ship of this size, and the length of the period. Otherwise, standard geared 2,500 teu tonnage continues to be fixed in the low-mid \$7,000 for short and medium periods, as illustrated by the fixture of the 2,492 teu E.R. HELGOLAND to Simatech for 5-6 months at \$7,200.

The 1,700 teu geared sector is evolving in a similar fashion to the 2,500 teu segment, with stabilizing rates and a disappointing demand. With a number of ships in prompt position, notably in the Med, the rates are to come under pressure. For the time being, rates are holding, as illustrated by the extension of the 1,732 teu HANSA MARBURG (Wenchong 1700) by Spanish operator Marguisa, for a period of 4-6 months on the Med-WAF trade at a rate of \$7,700. In Asia, OEL extended the 1,730 teu ALTONIA (B-170) for 2-4 months at \$7,500 and fixed the 1,645 teu Leonhard & Blumberg-controlled HANSA CASTELLA (Hanjin 1600) for 9-12 months at \$9,000. This high rate can be explained by the 'Bangkokmax' dimensions and by a good stability and a shallow draft.

The 1,000 teu sector saw some interesting developments with the 'CV 1100' type rates improving strongly in Asia (see side bar) while the gearless Daesun 1000 type container vessels also continue to record rising rates, as illustrated by the extension of the 1,049 teu LANTAU BAY to Namsung for 2 months at \$8,400. This rate is quite high considering that this tonnage was only getting around \$7,500 previously. In The Med, Italia Marittima (Evergreen) extended the 1,118 teu PEARL RIVER (CV 1100) for 6-7 months at \$6,350 while CMA CGM extended in the same area the slightly larger JORK VALIANT (1,128 teu - Gdynia 8125 'Planet') for 4-6 months at \$6,500.

Below 1,000 teu, X-Press Feeders extended in the Med the 862 teu gearless sisters BJORG (Sietas Type 168) and STINA (Sietas Type 168b) for flexible periods of up to 3 months at \$6,300.

In Asia, Gold Star Line fixed the 704 teu Pacific & Atlantic-controlled CONSHIP ACE for 3-12 months at \$5,000. Finally, CMA CGM extended in West Africa the geared 518 teu APOLO (MP 500) for 3-4 months at \$5,500.