



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

22 MARZO 2013

Porti:Ap Taranto, da Seatrade Cruise significativi riscontri

Per la prima volta presente all'evento

(ANSA) - TARANTO, 20 MAR - "A Miami ci sono stati significativi riscontri con importanti operatori internazionali, soprattutto con riferimento all'individuazione di nuove destinazioni". Lo spiega il presidente dell'Autorita' portuale di Taranto, **Sergio Prete**, commentando la partecipazione unitaria dei porti di Puglia al **Seatrade Cruise Shipping di Miami**.

"E' stata una esperienza molto interessante e proficua per il nostro porto, per la prima volta presente a questa fiera. E visti i significativi riscontri l'Autorita' portuale avvia un necessario approfondimento con gli enti pubblici e privati territoriali".(ANSA).

Porti: Taranto punta a sviluppo con prodotti ortofrutticoli

(ANSA) - TARANTO, 5 MAR - Il trasporto via mare e la logistica dei prodotti ortofrutticoli sono uno dei segmenti di mercato che l'Autorità Portuale di Taranto sta sviluppando. A tal fine l'Ap ha partecipato a febbraio per la prima volta a 'Fruit Logistica', la più importante fiera della logistica ortofrutticola mondiale, che si tiene annualmente a Berlino.

Il terminal contenitori di Taranto dispone di ben 900 'plug units', postazioni elettrificate per lo stoccaggio dei contenitori refrigerati per il mantenimento a temperatura controllata delle merci deperibili. Inoltre nell'area portuale è già stata avviata la procedura per la realizzazione della palazzina in cui la Sanita' marittima potrà insediare il laboratorio sanitario portuale.

Il Porto di Taranto tuttavia, non dispone ancora dei laboratori per le analisi di questi agroalimentari che perciò devono essere inviati, in campioni, ai laboratori di Bari o, in taluni casi, persino a quello di Pescara. L'Autorità portuale di Taranto ha già richiesto formalmente a Regione Puglia e Arpa l'insediamento dei laboratori.

(ANSA)

L'Ap di Taranto punta sui prodotti ortofrutticoli

Obiettivo: **prodotti ortofrutticoli**. Per l'**Autorità portuale di Taranto**, sta diventando strategico lo sviluppo dell'attività di trasporto via mare e logistica in questo settore. Non a caso l'ente ha partecipato a febbraio per la prima volta a "Fruit Logistica", la più importante fiera del comparto che si tiene annualmente a Berlino. Il terminal contenitori della città pugliese dispone di ben 900 postazioni elettrificate per lo stoccaggio dei contenitori refrigerati per il mantenimento a temperatura controllata delle merci deperibili. Per essere davvero autonomi, però, servono i laboratori di analisi. Attualmente, i campioni dei prodotti agroalimentari scaricati nello scalo devono essere inviati per i consueti esami a Bari, in alcuni casi fino a Pescara. Per ovviare a questo inconveniente e favorire la crescita dei traffici di settore, l'Ap di Taranto ha quindi già richiesto formalmente a Regione Puglia e Arpa il rapido insediamento del laboratorio sanitario portuale.

Lo scorso mese il traffico nel porto di Taranto ha registrato una flessione del 41,5%

Sono state movimentate complessivamente oltre 1,7 milioni di tonnellate di merci

~~informare~~. A febbraio, per il nono mese consecutivo, il porto di Taranto ha registrato una flessione del traffico, trend negativo che lo scorso mese si è accentuato scendendo ad una variazione percentuale di -41,5%: lo scalo pugliese ha infatti movimentato oltre 1,7 milioni di tonnellate di merci rispetto a quasi 3,0 milioni di tonnellate totalizzate nel febbraio 2012. Gli sbarchi sono ammontati a 1,0 milioni di tonnellate (-41,7%) e gli imbarchi a 705mila tonnellate (-41,3%).

Lo scorso mese il traffico delle rinfuse si è attestato a 406mila tonnellate, con una diminuzione del 18,3% sul febbraio 2012. Più consistente il calo delle rinfuse secche, che sono scese del 42,1% a 930mila tonnellate.

Nel comparto delle merci varie il totale è stato di 407mila tonnellate (-53,6%), di cui 97mila tonnellate di merci in container (-64,1%) totalizzate movimentando complessivamente 16.433 container teu (-25,9%) e 310mila tonnellate di altre merci varie (-49,0%). (M)

I porti di Bari, Brindisi e Taranto hanno partecipato all'evento Cruise Shipping Miami

Per la prima volta si sono presentati congiuntamente con il marchio Apulian Ports

~~Infomare~~ - Apulian Ports, l'associazione dei porti pugliesi di Bari, Brindisi e Taranto, ha partecipato per la prima volta in maniera congiunta a Cruise Shipping Miami, la 29esima edizione della manifestazione internazionale crocieristica tenutasi la scorsa settimana a Miami, aderendo alla collettiva con uno stand di 40 metri quadrati e il patrocinio della Regione Puglia, presente con il marchio ViaggiareinPuglia, portale ufficiale del Turismo dell'Assessorato al Mediterraneo, Cultura e Turismo.

«È stata - spiegato il presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, Sergio Prete - una esperienza molto interessante e proficua per il nostro porto, per la prima volta presente a questa fiera. Vi sono stati significativi riscontri con importanti operatori internazionali, soprattutto con riferimento all'individuazione di nuove destinazioni. L'Autorità Portuale di Taranto avvierà sul tema un necessario approfondimento con gli enti pubblici e privati territoriali».

Il presidente dell'Autorità Portuale di Brindisi, Hercules Haralambides, attualmente alla guida dell'associazione dei porti di Puglia, al termine della seconda esperienza al Cruise Shipping Miami ha rilevato che «anche quest'anno si è confermato il ruolo fondamentale dei porti pugliesi, che, grazie alla loro posizione strategica all'interno del Mediterraneo, rappresentano il nodo di collegamento tra l'Adriatico e il Mediterraneo occidentale e orientale. Il trend delle crociere nel Mediterraneo - ha precisato Haralambides - continua ad essere in crescita, come dimostrano i dati presentati da Medcruise (associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo), e questo ci sprona a lavorare ancora meglio per creare nuove occasioni di promozione del nostro territorio».

Il presidente dell'Autorità Portuale del Levante, Francesco Mariani, ha messo in evidenza l'importanza del network regionale quale porta d'accesso verso gli itinerari del Mediterraneo orientale: «i porti pugliesi - ha sottolineato - stanno vivendo una stagione estremamente impegnativa, con una politica gestionale caratterizzata da una forte tendenza all'infrastrutturazione. L'obiettivo è quello di rafforzare ulteriormente la crescita del settore traghetti e crociere, puntando ad una riqualificazione complessiva del settore turistico, che utilizza la modalità di trasporto marittimo con un trend di forte crescita nell'area mediterranea». (M)

Porti: Apulian Ports al Seatrade Cruise Shipping

Prima partecipazione unitaria per Bari, Brindisi e Taranto

(ANSA) - BARI, 20 MAR - **Apulian Ports**, l'associazione dei porti pugliesi rappresentata da Bari, Brindisi e Taranto, ha partecipato per la prima volta al Seatrade Cruise Shipping di Miami.

All'evento mondiale del segmento crocieristico (tenutosi dall'11 al 14 marzo) la partecipazione pugliese e' stata per la prima volta congiunta. Grazie al patrocinio della Regione Puglia si e' abbinata alla pubblicizzazione dei servizi portuali la promozione dell'offerta turistica del territorio.

I tre porti pugliesi sono cosi' stati presenti alla 29esima edizione con uno stand di 40 metri quadrati in cui hanno presentato, oltre alle infrastrutture portuali, le eccellenze del territorio, la storia, l'arte e la cultura, la variegata bellezza del territorio pugliese. Non sono mancate le degustazioni di prodotti tipici con lo scopo di far conoscere al grande pubblico americano anche i sapori della Puglia e fornire alle attivita' produttive locali e in particolare al comparto agroalimentare, la possibilita' di entrare in un mercato diverso da quello nazionale.

(ANSA)

Porti: Ap Levante, rafforzare crescita del settore crociere

Mariani, rafforzare crescita settore traghetti e crociere

(ANSA) - BARI, 20 MAR - Il network dei porti pugliesi e' sempre piu' porta d'accesso verso gli itinerari del Mediterraneo orientale. Lo spiega il presidente dell'Autorita' portuale del Levante (Bari, Barletta e Monopoli), **Francesco Mariani** commentando la partecipazione unitaria dei porti di Puglia al Seatrade Cruise Shipping di Miami. "I porti pugliesi vivono una stagione estremamente impegnativa, con una politica gestionale caratterizzata da una forte tendenza all'infrastrutturazione.

L'obiettivo - secondo Mariani - e' allora quello di rafforzare ulteriormente la crescita del settore traghetti e crociere, puntando ad una riqualificazione complessiva del settore turistico, che utilizza la modalita' di trasporto marittimo con un trend di forte crescita nell'area mediterranea". (ANSA).

Porti: Ap Brindisi, dal Seatrade Cruise conferme positive

Haralambides, trend Mediterraneo in continua crescita

(ANSA) - BRINDISI, 20 MAR - "I porti pugliesi hanno confermato il loro ruolo". Lo spiega il presidente dell'Autorita' portuale di Brindisi, **Hercules Haralambides**, commentando la partecipazione unitaria dei porti di Puglia al **Seatrade Cruise Shipping di Miami**.

Haralambides, presidente in carica nella rotazione alla guida di Apulian Ports tra i presidenti delle Ap di Bari, Brindisi e Taranto, si e' in particolare soffermato sul ruolo delle crociere: "Il trend nel Mediterraneo continua ad essere in crescita, come dimostrano i dati presentati da Medcruise (Associazione dei Porti Crocieristici del Mediterraneo) e questo ci sprona a lavorare ancora meglio per creare nuove occasioni di promozione del nostro territorio. I porti pugliesi grazie alla loro posizione strategica rappresentano il nodo di collegamento tra l'Adriatico e il Mediterraneo Occidentale e Orientale".(ANSA).

Crociere: a Cagliari in aumento arrivi e compagnie nel 2013

Massidda: Costa se ne va? Ci dispiace, ma rimedieremo

(ANSA) - CAGLIARI, 18 MAR - La riduzione di attracchi a Cagliari da parte della compagnia Costa nel 2014 non affossera' il piano crociere del porto di Cagliari. Lo assicura il presidente dell'Autorita' portuale Piergiorgio Massidda.

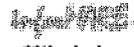
"Certo, ci dispiace - ha spiegato questa mattina in una conferenza stampa - e faremo il possibile perche' cambino idea.

Vuol dire che il 2014 non sara' strepitoso, ma comunque si manterra' su ottimi livelli. Questo perche', per le naturali evoluzioni del mercato, quando una compagnia lascia un varco aperto, se ne presentano tante altre. Giusto ricordare che Costa ha deciso di tagliare gli approdi non solo a Cagliari ma in tanti porti del Mediterraneo. E che comunque noi gia' da quest'anno stiamo puntando su imbarcazioni magari piu' piccole, ma di una fascia che puo' partire, riguardo il costo della crociera, da 2000 euro: si tratta dei turisti che spendono di piu'. Importante anche il tempo di permanenza: avremo navi che si trattengono nove ore o anche due giorni".

Per il 2013 si prevede gia' un aumento di arrivi e compagnie coinvolte rispetto allo scorso anno: gli approdi saranno 98 contro i 72 del 2012. Mentre le compagnie che hanno scelto Cagliari sono venti, due in piu' dello scorso anno. La stessa Costa sara' presente a Cagliari 23 volte, seguita dalla Iberos, a quota sedici, ma ha gia' prenotato venticinque approdi per il 2014. (ANSA).

L'Autorità Portuale di Salerno ha promosso il nuovo polo crocieristico in occasione del Cruise Shipping Miami

L'approdo sarà inaugurato entro l'aprile del 2014

 In vista dell'apertura del nuovo polo crocieristico del porto di Salerno, prevista all'inizio della primavera del prossimo anno, l'Autorità Portuale dello scalo campano ha partecipato la scorsa settimana all'evento crocieristico internazionale Cruise Shipping Miami, tenutosi nella città americana, presentando la nuova offerta ai principali operatori presenti alla manifestazione. Entro aprile del 2014, infatti, il porto di Salerno inaugurerà il nuovo polo crocieristico con la consegna della Stazione Marittima progettata da Zaha Hadid e il potenziamento del Molo Manfredi, allungato e attrezzato per accogliere le più belle navi da crociera di ultima generazione.

«Il 2014, a lavori ultimati - ha sottolineato il presidente dell'Autorità Portuale, Andrea Annunziata - sarà l'anno del boom del traffico crocieristico per il porto di Salerno. Potremo accogliere molte altre compagnie, raddoppiare gli scali e raggiungere in poco tempo il mezzo milione di crocieristi. La presenza alla fiera internazionale è stata un'importante opportunità per presentare le proprie offerte e allacciare i contatti soprattutto con i colossi della navigazione crocieristica. Importanti gruppi internazionali del settore - ha spiegato - sono interessati a prendere accordi per approdare al nostro scalo». Soddisfazione è stata espressa anche dal console generale italiano a Miami, Adolfo Barattolo, durante l'incontro con Annunziata presso lo stand dell'Autorità Portuale 

Nel 2012 il traffico crocieristico nei porti dell'Adriatico è aumentato dello 0,9%

Il numero dei passeggeri dei traghetti è invece diminuito del 9,3%

~~inforMARE~~ - Lo scorso anno il numero di crocieristi giunti nei porti dell'Adriatico ha registrato un lieve incremento, mentre quello dei passeggeri dei traghetti ha subito una rilevante contrazione rispetto al 2011. I principali dati sul turismo via mare nell'Adriatico, contenuti nell'"Adriatic Sea Tourism Report", sono stati presentati oggi al Palazzo dei Congressi della Stazione Marittima di Trieste nel corso della prima giornata della prima edizione dell'"Adriatic Sea Forum - cruise, ferry, sail & yacht", evento internazionale itinerante che ha come obiettivo principale quello di discutere e confrontarsi sulla situazione attuale e sulle possibili strategie di sviluppo dell'Adriatico inteso come un'unica destinazione turistica di eccellenza. L'incontro è stato ideato da Risposte Turismo che lo ha organizzato quest'anno in partnership con TurismoFVG, l'agenzia regionale preposta allo sviluppo turistico del Friuli Venezia Giulia, e con la collaborazione di Promotrieste e Trieste Terminal Passeggeri.

Nel 2012 - precisa il report di ricerca realizzato da Risposte Turismo - sono stati quasi cinque milioni i passeggeri movimentati nei porti crocieristici dell'Adriatico (+0,9% sul 2011) e sono state effettuate 3.550 toccate navi (-1,3%). A livello di singoli porti, il primo posto è occupato da Venezia che ha chiuso il 2012 con oltre 1,7 milioni di passeggeri (pari al 35,6% del totale dell'area), seguito da Dubrovnik con 975mila e da Corfù, con circa 655mila. Le prime previsioni sul 2013 elaborate da Risposte Turismo su 12 porti (Venezia, Dubrovnik, Corfu, Bari, Split, Ancona, Ravenna, Trieste, Sibenik, Brindisi, Igoumenitsa e Rijeka) rappresentativi per l'80,1% del traffico passeggeri movimentati nel 2012 e per circa il 79% delle toccate navi registrate nello scorso anno, mostrano una decisa crescita stimata nell'ordine del +9,3% per quanto riguarda i crocieristi movimentati e del +1,9% per le toccate navi.

Passando al settore dei traghetti, all'interno del report sono riportate le movimentazioni passeggeri e le toccate nave di oltre 30 tra i principali porti dell'Adriatico. Nel 2012 i passeggeri movimentati da tali infrastrutture sono stati 16 milioni e 325mila, con una decisa contrazione rispetto all'anno precedente (-9,3%). Le toccate nave che hanno interessato tali scali sono state invece circa 80mila, con una riduzione del -1,9% rispetto al 2011. Considerando dieci dei più importanti porti per la traghettistica nell'Adriatico (Split, Zadar, Igoumenitsa, Corfu, Ancona, Bari, Durres, Brindisi, Dubrovnik e Venezia), l'analisi della serie storica di dati relativi al decennio 2003-2012 ha evidenziato come, in termini di passeggeri movimentati, si sia tornati al punto di partenza, con il totale 2012 (circa 14,2 milioni) solo di poco superiore al valore registrato nel 2003 (circa 13,2 milioni).

Per quanto riguarda infine la nautica, l'edizione 2013 di Adriatic Sea Tourism Report, in assenza di dati puntuali riguardanti tutti i Paesi che si affacciano sull'Adriatico, ha avviato un lavoro di indagine sugli operatori e di ricognizione delle infrastrutture portuali e, più in generale, degli approdi esistenti in tale area, arrivando a mappare in questa prima edizione del Report 243 marine e oltre 82mila posti barca.

Il Forum si concluderà domani con altre tre sessioni di discussione e dibattito. 

Lo scorso anno il traffico delle merci nel porto di Bari è diminuito del 17,2%

I passeggeri sono calati complessivamente del 2,4%

~~inforMARE~~ - Lo scorso anno il porto di Bari ha movimentato un traffico delle merci pari complessivamente a 4,5 milioni di tonnellate, con una diminuzione del 17,2% rispetto a 5,4 milioni di tonnellate nel 2011. Gli sbarchi hanno totalizzato 2,7 milioni di tonnellate (-19,8%) e gli imbarchi 1,8 milioni di tonnellate (-13,1%).

Nel 2012 il traffico delle merci varie è ammontato a quasi 3,3 milioni di tonnellate (-8,9%), di cui 237mila tonnellate di merci containerizzate (+91,1%), 2,9 milioni di tonnellate di rotabili (-14,3%) e 84mila tonnellate di merci convenzionali (+295,0%). Il volume di rinfuse solide si è attestato a 883mila tonnellate (-38,9%).

Lo scorso anno il traffico dei passeggeri è stato complessivamente di oltre 1,8 milioni di unità (-2,4%), di cui 619mila crocieristi (+5,5%) e 1,2 milioni di passeggeri dei traghetti (-6,0%). ~~(16)~~

Bandi di finanziamento dell'Autorità Portuale del Levante per il trasporto sostenibile

Sommariva: «il senso di questi progetti è quello di aprire il territorio di Puglia ed il network del Levante a nuovi mercati»

~~inforMARE~~ - Oggi sono stati pubblicati due bandi di finanziamento, con scadenza il prossimo 2 aprile alle ore 12, con cui l'Autorità Portuale del Levante, in collaborazione con la Regione Puglia - Assessorato ai Trasporti e Mobilità, intende sostenere le imprese dei trasporti, della logistica e della produzione pugliesi con l'obiettivo dello sviluppo di nuove rotte intermodali, l'incremento dell'utilizzo del manifesto doganale elettronico e le modalità di trasporto sostenibili. «I fondi dei progetti europei di cui è titolare l'Autorità Portuale del Levante - spiegato il presidente dell'ente, Francesco Mariani - sono messi a disposizione delle imprese applicando i metodi previsti dal Libro Bianco sui Trasporti, incoraggiando innovazione e competitività in un momento particolarissimo».

L'Autorità Portuale ha precisato che la propria proposta nasce con lo scopo di creare iniziative in grado di affrontare la crisi globale in maniera intelligente, mettendo a sistema le risorse dei progetti comunitari a valere sui fondi SEE ed IPA, stimolando le imprese a percorrere nuove rotte e ad utilizzare maggiormente le infrastrutture esistenti, abbattendo così, per quanto possibile, i rischi di impresa in un momento così delicato.

Il percorso tecnico-amministrativo prevede la manifestazione di interesse da parte delle imprese che in forma singola od associata intendono partecipare al trasporto intermodale verso i Balcani ed il Mar Nero. Quindi, attraverso una commissione allargata composta oltre che dall'Autorità Portuale del Levante e dalla Regione Puglia anche da Camera di Commercio, Confindustria, Confapi e Confcommercio, verrà avviata la procedura negoziata che sfocerà nella stipula del contratto di finanziamento per la realizzazione dei progetti pilota.

Ricordando che l'Autorità Portuale del Levante è da anni impegnata a sviluppare progetti a valere sui fondi internazionali e comunitari con un proprio ufficio di progettazione, il segretario generale dell'ente, Mario Sommariva, ha osservato che «il senso di questi progetti è quello di aprire il territorio di Puglia ed il network del Levante a nuovi mercati e a cogliere opportunità di crescita per le imprese. L'Autorità Portuale del Levante - ha specificato - svolge il ruolo di facilitatore istituzionale, una sorta di apripista, mettendo a disposizione i dati di monitoraggio dei flussi che attraversano i porti di Bari, Barletta e Monopoli: sta alle imprese ora capitalizzare l'organicità dei dati». 

Gas: firmata concessione per approdo gasdotto Otranto

Accordo Igi Poseidon e capitaneria porto per area demaniale

(ANSA) - GALLIPOLI (LECCE), 19 MAR - La **Igi Poseidon SA** e la Capitaneria di Porto di **Gallipoli** hanno firmato oggi l'atto di Concessione Demaniale che concede alla Società, per 40 anni, l'area necessaria alla realizzazione dell'approdo nel Comune di Otranto del gasdotto Poseidon tra la Grecia e l'Italia. "L'atto di concessione - e' detto in una nota dell'Edison - conclude positivamente l'iter autorizzativo in territorio italiano, per il quale è stata ottenuta la pronuncia di compatibilità ambientale da parte del ministero dell'Ambiente nel 2010 e il Decreto di autorizzazione unica da parte del ministero dello Sviluppo Economico, con l'Intesa della Regione Puglia, nel 2011".

"Il punto di approdo, il percorso terrestre e la localizzazione della cabina di misura nel territorio otrantino - e' detto ancora - sono state definiti in accordo con l'Amministrazione comunale, con cui è in essere un'apposita convenzione, utilizzando in larga parte il corridoio e le servitù dell'esistente cavo elettrico di collegamento con la Grecia e così minimizzando gli impatti sul territorio". "Igi Poseidon - continua la nota - prosegue quindi le attività di sviluppo propedeutiche all'avvio della fase realizzativa, che prevedono la finalizzazione delle procedure europee già in corso per l'aggiudicazione dei contratti di fornitura e costruzione".

La Igi Poseidon e' una joint venture tra Edison International Holding (100% Edison) e Depa, la società di stato greca operativa nel settore degli idrocarburi. Secondo il progetto, il metanodotto coprirà il tratto marino di 200 chilometri tra la costa pugliese e quella greca per l'importazione annuale di 8 miliardi di metri cubi di gas naturale provenienti dall'area del Mar Caspio attraverso Turchia e Grecia. (ANSA).

Ottanta milioni di euro ai porti di Cagliari, Civitavecchia, Genova, Gioia Tauro e Savona

Il ministro Passera ha firmato il decreto di ripartizione del fondo per le infrastrutture portuali

~~inforMARE~~ Il ministro dello Sviluppo economico, Infrastrutture e Trasporti, Corrado Passera, ha firmato il decreto che ripartisce oltre 80 milioni di euro tra le Autorità Portuali che hanno utilizzato, come previsto dalla norma, almeno l'80% dei finanziamenti ottenuti alla data del 31 dicembre 2009 per la realizzazione di opere infrastrutturali. Destinatari di tali risorse sono i porti di Genova, Savona, Gioia Tauro, Cagliari e Civitavecchia.

Il ministero ha precisato che l'emanazione del provvedimento di riparto è giunta dopo una complessa istruttoria coordinata dal vice ministro Mario Ciaccia, che ha coinvolto anche il CIPE e le regioni interessate.

Al porto di Genova andranno 20 milioni di euro quale cofinanziamento dell'Accordo di programma del 28 luglio 2011 per l'area industriale di Sestri; 25 milioni a Savona per il completamento della Piastra multifunzionale di Vado; 33 milioni a Civitavecchia, in tranche annuali a partire dal 2013 e fino al 2021, e destinati all'infrastrutturazione del porto commerciale di Gaeta. Come compensazione dei minori introiti derivanti dall'azzeramento delle tasse di ancoraggio sono stati riconosciuti infine 3,3 milioni di euro a Gioia Tauro e circa un milione a Cagliari.

«Con l'assegnazione di queste risorse - ha commentato il Ministro Passera - premiamo le Autorità Portuali maggiormente impegnate in termini di capacità di spesa, consentendo loro di continuare a effettuare investimenti per il potenziamento delle infrastrutture e della competitività dei nostri porti. La rete portuale italiana - ha rilevato Passera - costituisce uno snodo centrale per la logistica e per la gestione dei traffici del Mediterraneo. Bisogna continuare a investire su questo fronte per rimanere competitivi». 

Da Assoportri appello a Napolitano

20 marzo 2013 |

ROMA – Assoportri si è rivolta direttamente al presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, per chiedere un forte impegno del prossimo governo sul tema del rilancio dei porti e, attraverso l'affermazione del loro ruolo strategico, dell'intera filiera logistica del paese.

In una lettera indirizzata al presidente della Repubblica, Luigi Merlo, nella sua funzione di presidente di Assoportri, denuncia la mancata valorizzazione, se non la palese penalizzazione dei porti nell'azione dei governi che si sono succeduti alla guida del paese e "rilancia" invece la centralità strategica dei porti con due documenti che ipotizzano il riconoscimento di una funzione guida dell'intero sistema di logistica e mobilità.

Alla base delle proposte ci sono i numeri relativi al contributo della portualità al Pil nazionale. Per i servizi di logistica portuale e le attività ausiliarie, si stima un valore della produzione per oltre euro 6.500 milioni e quasi 32.000 occupati diretti: il sistema delle Autorità portuali, secondo gli ultimi studi, genera, avvalendosi di soli 1.280 occupati, un valore della produzione superiore ad un miliardo di euro con un effetto moltiplicatore di circa 4,7; nuove spese e investimenti per 100 euro da parte delle Autorità Portuali, generano cioè oltre 470 euro nel circuito economico complessivo.

E – secondo i documenti inviati da Assoportri al presidente Napolitano – da un lato, vanno implementate le priorità delle Autorità portuali, dall'altro, va messo a punto un piano strategico di sviluppo dell'intero sistema logistico che sia imperniato sulla portualità che deve essere agganciata in modo razionale alla logica europea in materia di reti Ten e che oggi soffre di assenza di visione strategica anche nell'allocatione dei pochi fondi disponibili, di un basso livello di connessione fisica.

Assoportri chiede con forza al governo che verrà il riconoscimento di quell'autonomia gestionale (fortemente limitata dai recenti provvedimenti) e finanziaria, che rappresentano condizioni indispensabili per operare. E quindi di rimuovere improprie equiparazioni alle pubbliche amministrazioni, a partire da quelle riferite ai propri dipendenti, rafforzare il ruolo di coordinamento dei diversi soggetti pubblici e privati nella fase portuale attribuendo alle Autorità portuali la possibilità di graduare alcuni costi, almeno fino al superamento della fase più difficile della crisi e il potere di pianificazione, programmazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali nei porti e per le connessioni tra i porti, le direttrici stradali e ferroviarie, i nodi logistici interni; in questa ottica il presidente dell'Autorità portuale o comunque l'Autorità portuale stessa deve diventare l'ente effettivamente responsabile dell'efficiente e coordinato andamento di tutte le attività in porto, sia quelle che si svolgono a terra sia quelle che si svolgono sul lato mare, sia delle attività svolte in regime di mercato, sia di attività delle pubbliche amministrazioni.

Ma Assoportri lancia anche una nuova visione strategica dell'Autorità portuale soggetto logistico di area (sino a diventare Autorità portuale a competenze regionali) coprotagonista delle politiche di assetto del territorio, che abbia il coordinamento effettivo dei diversi soggetti, che possa attuare praticamente un'integrazione fra porti ed interporti; contribuire alla pianificazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali nei porti e per le connessioni tra i porti, le direttrici stradali e ferroviarie, i nodi logistici interni; determinare e graduare i costi corrispondenti all'utilizzo dell'infrastruttura ed altri costi.

E' proprio da questo ruolo che discende l'obbligatorietà di un'autosufficienza economica della struttura di Autorità portuale favorendo logiche di razionalizzazione e aggregazione sino alla realizzazione di Autorità portuali con compiti di amministrazione della portualità regionale.

Nell'immediato Assoportri chiede: la parziale e temporanea fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese autorizzate ex art. 16, 17 e 18, L. 84/94; una riduzione delle accise dei prodotti energetici utilizzati dai mezzi esclusivamente operanti in aree portuali; la fissazione di certe ed omogenee regole in tema di IMU sui beni demaniali marittimi affidati in concessione.

Le Autorità portuali chiedono anche l'immediata elaborazione di un piano strategico di sviluppo del sistema logistico, imperniato sulla portualità nazionale; il che presuppone un'immediata riflessione sul modello di governance delle Autorità portuali e sulla necessità di fare delle Autorità portuali soggetti logistici di area nell'ambito delle politiche di assetto del territorio. Ciò anche nell'ottica della nuova visione di rete Ten.

Dando per scontato che la "mano pubblica" è, e continuerà ad essere, il principale investitore nel settore delle infrastrutture di trasporto, il presidente di Assoportri chiede di concentrare le risorse sui grandi investimenti già progettualmente e finanziariamente definiti, quindi cantierabili in tempi brevi; supportati da solide analisi costi/benefici nonché sui progetti di miglioramento/adequamento/manutenzione innovativa, che facilitino e consolidino flussi attuali. La scelta di selezione dovrà essere compiuta anche in funzione delle priorità condivise con attori delle politiche del territorio e delle grandi infrastrutture che non sono propriamente portuali (Regioni, RFI, ANAS, Autostrade).

Secondo Assoportri anche il tema dell'adequamento del livello di autonomia finanziaria per la crescita deve essere affrontato da un'ottica differente che prenda in considerazione formule innovative di finanziamento parametrato sui traffici, come quella spagnola delle tasse in abbonamento.

notizie maritime

Assoporti chiede porti a misura d'Europa

Non è un New Deal dei porti, né una nuova stagione, ma il loro ammodernamento in linea con le politiche portuali degli altri paesi d'Europa. E' questa la richiesta che Assoporti fa direttamente al presidente della Repubblica Giorgio Napolitano scrivendogli una lettera dove si propone rispettivamente la riforma delle Autorità portuali e la riorganizzazione della logistica sia lungo le coste che all'interno del territorio.

Alla base di tutto c'è la dell'**autonomia finanziaria**. L'associazione dei porti chiede «con forza» «quell'autonomia gestionale e finanziaria che rappresenta la condizione indispensabile per operare». Oggi c'è una legge che stabilisce un gettito trattenibile che non può andare oltre i 70 milioni di euro, troppo poco secondo gli operatori e l'associazione.

(Espo, "Troppi modelli diversi nei porti")

Il nuovo ruolo delle Autorità portuali. I punti su cui agire sono tre: parziale e temporanea fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese autorizzate dall'ex articolo 16,17,18 della legge 84/94; riduzione delle accise dei prodotti energetici utilizzati dai mezzi esclusivamente operanti in aree portuali; infine «la fissazione di certe ed omogenee regole in tema di IMU sui beni demaniali marittimi affidati in concessione». Per rendere possibile tutto ciò Assoporti vuole un nuovo ruolo delle Autorità portuali, che devono «diventare l'ente effettivamente responsabile dell'efficiente e coordinato andamento di tutte le attività in porto». Questo significa che deve essere definito una volta per tutte il ruolo delle Authority come enti pubblici a gestione privata, evitando «improprie equiparazioni alle pubbliche amministrazioni» che portano tagli e riduzioni degli stipendi, disincentivando così lo sviluppo. L'Autorità portuale deve essere colei che rappresenta il porto in toto, includendo tutti i loro attori, un unico soggetto che faciliti il dialogo istituzionale. «Ad esempio – spiega Assoporti – Rotterdam incorpora al suo interno anche la "componente" Autorità marittima». Quindi anche dogane e sanità marittima dovrebbero, secondo l'associazione, essere incorporate in questa rappresentanza. Una bella sfida. Ma come farlo con oltre venti autorità portuali sparse per la penisola? «Ovviamente – conclude l'associazione – ciò non può motivare il proliferare di Ap». Piuttosto una razionalizzazione di questo tipo deve portare a «valutare forme di aggregazioni tra Autorità portuali».

(Che cosa sono le Autorità portuali)

Logistica. Ten-T. Niente di più semplice, almeno nella comprensione. La logistica italiana deve elaborare un piano nazionale in linea con le reti trans europee di trasporto attraverso investimenti immediati su opere subito cantierabili. «Qualsiasi scelta in questo segmento – si legge nella lettera a Napolitano – sembra quindi

doversi anche inserire in un quadro di priorità condivise con attori delle politiche del territorio e delle grandi infrastrutture che non sono propriamente portuali (Regioni, Rfi, Anas, Autostrade, etc.)».

INCROCI / UIRNET CHIEDE IL COINVOLGIMENTO DELL'ASSOCIAZIONE DEI PORTI NELLA PIATTAFORMA

Assoporti apre al Grande Fratello del Ministero dei Trasporti

A inizio marzo All'Università Bocconi di Milano si è svolto un seminario dedicato a "L'Italia in Europa: le politiche dei trasporti per rimanere in rete". Vito Gamberale vi ha partecipato parlando del "Ruolo della finanza privata per favorire lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto in Italia". Nel suo intervento il manager a capo del fondo di investimenti F2i ha chiaramente spiegato come "la difficoltà a realizzare nuove opere in Italia non è solo un problema di capitali, ma anche di processi autorizzativi" e in particolare riferendosi alle difficoltà delle autostrade lombarde ha spiegato che "per accelerare la costruzione delle nuove opere, assicurarne la realizzazione nei tempi e consentire la chiusura dei relativi project financing, sarebbe necessario accentrare responsabilità ed oneri nelle mani di un unico, grande socio privato". La soluzione? Secondo Gamberale "nonostante la presenza di alcuni grandi player (ad es. il Gruppo Atlantia e il Gruppo Gavio nel settore dei trasporti), la maggior parte degli asset rimane parcellizzata (anche perché caratterizzata, fra l'altro, da una logica di gestione localistica), rendendo impossi-

bile 'fare sistema'; spiegando che per "raggiungere tali obiettivi è necessario attivare una finanza moderna, un nuovo 'capitalismo istituzionale'; è necessario, cioè, che gli investitori istituzionali (banche, fondazioni, assicurazioni, fondi pensioni, ecc.) finanzino la nascita di grandi 'public company' di settore, ossia 'campioni nazionali' in grado di promuovere gestione efficiente e sviluppo degli asset infrastrutturali". Poi nelle conclusioni lo stratega di F2i par-

tecipato dalle fondazioni bancarie e dalla Cassa Depositi e Prestiti ha spiegato come il fondo stia perseguendo la sua strategia d'investimento volta alla creazione di un network di aeroporti che lo ha portato nei mesi scorsi a rilevare dal Sintonia dei Benetton il pacchetto azionario della società di gestione dello scalo di Torino la SAGAT. A questo punto appare evidente come il piano generale di riassetto sia giunto a maturazione e oltre ai capitali pubblici si affacciano anche altre vecchie conoscenze come Giancarlo Elia Valori che con

La Centrale Finanziaria Generale forte di partner finanziari cinesi e israeliani. Valori lo scorso anno ha rilevato Serenissima Sgr che controlla l'Autoparco Brescia Est e potrebbe giocare ancora un ruolo nel riassetto generale ■

Lo Sportello Unico Doganale imperativo nella riforma UE

20 marzo 2013 |

I doganalisti chiedono parità di regole, diritti e doveri in tutta Europa – Il nuovo codice doganale proposto da Bruxelles “non va nella giusta direzione”

NAPOLI – Grande interesse per il seminario di Napoli dal titolo “Il futuro dei rappresentanti doganali e dei customs brokers”, organizzato da CONFIAD, Confederazione Internazionale degli Agenti Doganali e ANASPED, Federazione italiana delle Associazioni territorialmente localizzate di doganalisti.

“In Europa non è stata realizzata del tutto – ha detto Giovanni De Mari, presidente del consiglio nazionale degli spedizionieri doganali – l’armonizzazione di norme e procedure che, anche a causa dell’esistenza di realtà socio-economiche assai eterogenee tra i singoli Stati membri, pregiudica il buon funzionamento del mercato interno. Tale mancata armonizzazione anzi, costituisce un fattore di distorsione dei traffici che penalizza i nostri porti e più in generale il sistema Italia. Circa il 47% di tutte le merci che fanno ingresso in Italia fanno prima scalo in porti di altri Paesi dell’Europa, nonostante il fatto che l’Italia goda di una posizione geografica particolarmente favorevole. Inoltre, al momento non esiste nell’Unione europea un’analisi dei rischi comune e pertanto i singoli Stati membri effettuano i controlli secondo modalità e tempi diversi in cui prevalgono in molti casi gli interessi nazionali su quelli dell’UE. Per questo la standardizzazione dei controlli a livello comunitario e l’armonizzazione dell’analisi dei rischi è un obiettivo fondamentale che va perseguito”.

In questo contesto assume un ruolo chiave il rappresentante doganale, che costituisce l’anello di congiunzione tra dogana e impresa. Il customs broker (spedizioniere doganale o doganalista) ha rivestito fino ad oggi in molti paesi membri dell’Unione un ruolo importante di intermediazione altamente qualificata dell’impresa nei confronti delle dogane e di partner affidabile di queste ultime per l’internazionalizzazione.

“Occorre quindi da un lato semplificare i controlli alla Dogana italiana – ha ribadito De Mari – anche attraverso una seria attivazione dello Sportello Unico Doganale, per recuperare molti milioni di euro di gettito fiscale ed indotto, e dall’altro rafforzare i controlli sul territorio, unico vero contrasto all’illegalità. Ed è a livello europeo che occorre agire per ridurre gli spazi che oggi esistono per portare sul nostro mercato interno merci non in regola. Abbiamo stimato che recuperando i traffici di merce destinati all’Italia, che oggi transitano per scali stranieri, il Fisco italiano incasserebbe dazi per circa 180 milioni di euro, e si creerebbero 12.000 posti di lavoro nel comparto logistico – ha continuato De Mari. Se attraverso le misure da noi proposte si riuscisse ad accelerare i tempi di sdoganamento della merce attraverso un incremento dei livelli di efficienza dell’amministrazione doganale, a migliorare le varie procedure che attengono alle singole fasi di un’operazione di commercio internazionale ed a ridefinire in maniera più snella i modelli organizzativi dei vari enti di controllo (coordinandone maggiormente l’azione), si potrebbe ipotizzare un parziale recupero dei traffici in fuga dal nostro Paese, aumentando il volume complessivo di entrate sia a favore dello Stato che del settore privato. In questo modo l’Italia potrebbe recuperare circa 515,25 miliardi di euro”.

Sono stata relatrice del parere per la modernizzazione delle Dogane – ha aggiunto l’onorevole Cristiana Muscardini, vice presidente della Commissione PE per il Commercio Internazionale – e del testo del nuovo codice doganale comunitario che, così come presentato dalla Commissione Europea, non ci sembrava andare nella giusta direzione. Il mio impegno è stato quello di suscitare un dibattito e di inserire nel testo alcuni aspetti fondamentali, tra cui una maggiore razionalizzazione ed armonizzazione delle regole doganali, una spinta per l’informatizzazione delle dogane comunitarie, controlli fisici delle merci in tutte le dogane con eguali modalità, armonizzazione del prelievo dell’Iva sulle importazioni. Infine ho voluto sottolineare l’importanza di garantire parità di trattamento degli Operatori Economici Autorizzati per l’uniformità dei controlli”.

CONFIAD, Confederazione Internazionale degli Agenti Doganali, è stata fondata nel 1982 per dare una voce europea agli spedizionieri doganali stabiliti negli Stati membri dell’UE. Successivamente ha consentito di partecipare alla sua organizzazione anche le associazioni di spedizionieri doganali di altri Stati non membri dell’UE. CONFIAD oggi è una rete Pan europea di associazioni che rappresentano gli interessi degli spedizionieri doganali a livello nazionale. Gli scopi della Confederazione sono la difesa ed il coordinamento degli interessi dei membri delle organizzazioni, al fine del raggiungimento di un’ampia convergenza legislativa, regolamentare e professionale tra i servizi di intermediazione doganale offerti nei Paesi di stabilimento dei suoi membri. Ad oggi, la CONFIAD incorpora circa 20.000 aziende (principalmente piccole e medie imprese) attive nel settore dei servizi doganali ed impiegano circa 250.000 lavoratori in tutta l’Unione Europea.

Porti: 'pre-clearing' a Genova per ridurre tempi sdoganamento

Agenzia dogane attende via libera per avviare sperimentazione

(ANSA) - GENOVA, 19 MAR - Potrebbe iniziare a breve la sperimentazione nel Porto di Genova del 'Pre-Clearing', ovvero la possibilita' di comunicare in anticipo alla dogana i dati sulle merci permettendo cosi' l'analisi di rischio e, se non vengono richiesti ulteriori controlli, anticipando notevolmente i tempi dello sdoganamento. A spiegarlo, a margine della presentazione dell'attivita' 2012, e' stato il direttore dell'Agenzia delle Dogane di Genova, Claudio Monteverdi.

"Attendiamo una risposta a breve della Capitaneria di Porto - ha detto - per avviare una fase iniziale di sperimentazione.

Se le strutture centrali daranno il via libera potremo avere una prima possibilita' di dichiarare in pre clearing. Si tratta, pero', di un'attivita' che non coinvolge solo noi ma anche gli operatori. Tutti devono essere pronti, due giorni prima dell'arrivo della merce, a definire le proprie competenze".

Intanto si lavora per la velocizzazione delle procedure di sdoganamento delle merci. "I tempi attuali per il rilascio di un container - aggiunge - sono mediamente di tre giorni. Si tratta, pero' di una media in cui entrano, dal punto di vista numerico, grossi quantitativi di contenitori. Quello che fa salire la media sono i controlli: per quelli documentali cerchiamo di darli in giornata mentre sulle verifiche fisiche della merce c'e' la variabile aggiuntiva dei magazzini del porto che devono gestire un numero di operazioni che, anche se diminuito rispetto agli anni precedenti, e' comunque ancora molto consistente". (ANSA).

Forte contrazione del traffico delle merci movimentato dal porto di Barcellona a febbraio

Lo scalo catalano ha movimentato oltre 2,8 milioni di tonnellate (-13,7%)

~~Lo scorso mese~~ Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Barcellona ha registrato una forte contrazione attestandosi ad oltre 2,8 milioni di tonnellate, con una diminuzione del 13,7% rispetto a febbraio 2012. Il volume delle merci varie è calato del 4,8% a 1,9 milioni di tonnellate, di cui 1,3 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (-3,7%) totalizzati con una movimentazione di 126mila teu (-27,5%) e 677mila tonnellate di carichi convenzionali (-6,6%).

Il traffico delle rinfuse liquide è ammontato complessivamente a 647mila tonnellate (-31,9%), di cui 472mila tonnellate di idrocarburi (-39,8%) e 175mila tonnellate di altre rinfuse liquide ((+5,0%). Il traffico di rinfuse secche è stato di 257mila tonnellate (-17,0%).

Lo scorso mese il traffico dei passeggeri nel porto catalano è cresciuto del 4,5% a 89mila unità, di cui 59mila crocieristi (+43,0%) e 31mila passeggeri dei traghetti (-30,9%).

Nel primo bimestre del 2013 il porto di Barcellona ha movimentato complessivamente ad oltre 6,1 milioni di tonnellate, con una flessione del 5,6% sul corrispondente periodo dello scorso anno. 

Nel 2011 il traffico merci movimentato dai porti UE è ammontato a 3,7 miliardi di tonnellate (+1,7%)

Il traffico dei passeggeri ha registrato un calo del -3,5%

~~EU27~~ Nel 2011 il traffico delle merci movimentato complessivamente dai porti dei 27 Stati dell'Unione Europea è ammontato a 3,7 miliardi di tonnellate, con un incremento dell'1,7% sull'anno precedente. Lo ha reso noto oggi Eurostat, l'ufficio statistico dell'UE, spiegando che se tra il 2002 e il 2007 il traffico merci movimentati dai porti comunitari è cresciuto sensibilmente e si è assestato a circa 3,9 miliardi di tonnellate nel 2008, nel 2009 è crollato del 12% scendendo a 3,4 miliardi di tonnellate a causa della crisi economica e nel 2010 è tornato a crescere salendo ad oltre 3,6 miliardi di tonnellate per poi registrare una nuova flessione.

Nel 2011 il traffico totale dei passeggeri nei porti UE è diminuito del 3,5% calando a 385,4 milioni di unità rispetto a 399,5 milioni nel 2010 (il picco era stato raggiunto nel 2007 con 414,2 milioni di passeggeri).

Goods and passengers in maritime ports

	Weight of goods handled, in million tonnes			Number of passengers embarked or disembarked, in thousands		
	2010	2011	Growth rate 2011/2010, %	2010	2011	Growth rate 2011/2010, %
EU27¹	3645.6	3706.4	1.7	399465	385402	-3.5
Belgium	228.2	232.8	2.0	829	824	-0.6
Bulgaria	22.9	25.2	9.8	-	-	-
Czech Republic	-	-	-	-	-	-
Denmark	87.1	92.6	6.4	41993	41527	-1.1
Germany	276.0	296.0	7.3	28780	29233	1.6
Estonia	46.0	48.5	5.3	11186	11840	5.9
Ireland	45.1	45.1	0.0	3089	2906	-5.9
Greece	129.1	135.3	4.8	86189	79183	-8.1
Spain*	376.4	398.3	5.8	21215	21868	3.1
France	313.6	322.3	2.8	27218	25552	-6.1
Italy	494.1	499.9	1.2	87658	81895	-6.6
Cyprus	7.0	6.6	-5.6	107	92	-14.2

Latvia	58.7	67.0	14.2	676	786	16.4
Lithuania	37.9	42.7	12.7	251	281	12.1
Luxembourg	-	-	-	-	-	-
Hungary	-	-	-	-	-	-
Malta	6.0	5.6	-7.1	8063	8250	2.3
Netherlands**	538.7	491.7	-8.7	1994	1770	-11.2
Austria	-	-	-	-	-	-
Poland	59.5	57.7	-3.0	2601	2528	-2.8
Portugal**	66.0	67.5	2.3	701	659	-5.9
Romania	38.1	38.9	2.1	-	-	-
Slovenia	14.6	16.2	11.0	39	36	-8.9
Slovakia	-	-	-	-	-	-
Finland	109.3	115.5	5.6	17867	18074	1.2
Sweden	179.6	181.6	1.1	30185	30094	-0.3
United Kingdom	511.9	519.5	1.5	28824	28002	-2.9
Norway***	195.1	199.0	2.0	5876	6130	4.3
Croatia	24.3	21.9	-10.1	25124	26947	7.3
Turkey	338.1	359.1	6.2	1577	1842	16.8

¹ Excludes the Czech Republic, Luxembourg, Hungary, Austria and Slovakia which have no maritime ports

* Data refer to main ports only

** Data for passengers exclude cruise passengers

*** Passenger transport include only international transport

- Not applicable or negligible

Top ten EU27 cargo ports and passenger ports, 2011

Rank	Cargo ports		Weight of goods handled		Passenger ports		Number of passengers embarked or disembarked	
			Millions of tonnes	Growth rate 2011/2010 (%)			Thousands	Growth rate 2011/2010 (%)
1	NL	Rotterdam	370.3	-6.4	UK	Dover	12918	-3.3
2	BE	Antwerpen	168.5	5.3	EL	Paloukia Salaminas	11662	-8.2
3	DE	Hamburg	114.4	9.4	EL	Perama	11662	-8.2
4	FR	Marseille	84.5	2.5	FI	Helsinki	10326	+4.8
5	ES	Algeciras	68.8	17.4	FR	Calais	10063	-1.7
6	FR	Le Havre	63.4	-3.6	SE	Stockholm	9184	+0.4
7	NL	Amsterdam	59.6	-18.1	EL	Piraeus	9182	-16.1
8	UK	Immingham	57.2	5.9	SE	Helsingborg	8339	-2.4
9	DE	Bremerhaven	55.9	21.6	DK	Helsingør (Elsinore)	8324	-2.5
10	ES	Valencia	54.2	2.1	IT	Messina	8060	-25.1

La G6 Alliance annuncia gli scali toccati dal nuovo network di servizi transpacifici dell'alleanza

La rete include il porto italiano di Cagliari

~~inforMARE~~ - La G6 Alliance, che è costituita dalle compagnie di navigazione APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine (HMM), Mitsui O.S.K. Lines (MOL), Nippon Yusen Kaisha (NYK) e Orient Overseas Container Line (OOCL), ha reso nota oggi la rotazione dei porti del network di servizi di linea transpacifici che l'alleanza armatoriale ha recentemente deciso di operare congiuntamente così come avviene da più di un anno per i servizi Asia-Europa (~~inforMARE~~ del 5 febbraio 2013).

Il network sarà costituito da sei servizi coordinati nei quali verranno impiegate oltre 50 portacontainer di capacità compresa tra 4.500 e 8.000 teu che collegheranno più di 30 porti in Asia, subcontinente indiano, Mediterraneo, Medio Oriente, Stati Uniti, Centro America e Caraibi. Tre servizi transiteranno per il canale di Suez e gli altri tre attraverso il canale di Panama.

La G6 Alliance ha precisato che la capacità offerta da questi nuovi servizi sarà analoga a quella attualmente offerta sulle rotte transpacifiche dalle due altre alleanze armatoriali The New World Alliance e Grand Alliance. Inoltre la G6 Alliance ha specificato che il proprio nuovo network transpacifico sarà realizzato con la fusione e revisione dei servizi attualmente realizzati autonomamente dalle sei compagnie dell'alleanza e con la creazione di un nuovo servizio, il CEC.

La configurazione del nuovo network di servizi transpacifici della G6 Alliance sarà la seguente:

- ◆ **AZX**
Laem Chabang, Singapore, Colombo, (canale di Suez), Damietta, Cagliari, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, Cagliari, Damietta, (canale di Suez), Jebel Ali, Singapore, Laem Chabang
- ◆ **SVS**
Hong Kong, Yantian, Singapore, (canale di Suez), Algeciras, Norfolk, Savannah, Jacksonville, Charleston, Algeciras, (canale di Suez), Colombo, Singapore, Cai Mep, Hong Kong
- ◆ **CEC**
Hong Kong, Shekou, Yantian, Singapore, (canale di Suez), New York, Norfolk, Charleston, (canale di Suez), Jeddah, Singapore, Cai Mep, Hong Kong
- ◆ **NCE**
Pusan, Qingdao, Ningbo, Shanghai (Yangshan), (Panama Canal), New York, Norfolk, Savannah, Miami (scalo stagionale), (canale di Panama), Pusan
- ◆ **NYE**
Kaohsiung, Ningbo, Shanghai (Yangshan), Pusan, (canale di Panama), Manzanillo (Panama), Savannah, New York, Norfolk, Jacksonville, Manzanillo (Panama), (canale di Panama), Balboa, Pusan, Kaohsiung
- ◆ **SCE**

Xiamen, Yantian, Da Chan Bay, Hong Kong, Kaohsiung, (canale di Panama),
Manzanillo (Panama), Kingston, Savannah, Charleston, Kingston, Manzanillo
(Panama), (canale di Panama), Xiamen 

Fuga dal Maghreb

Le Autorità egiziane che denunciano rischi alla navigazione, specie nelle ore notturne, nel Canale di Suez. Parallelamente sul maggiore terminal di transhipment del Nord Africa, quello di Port Said, cala la scure del coprifuoco, con due ore di blocco totale della produzione nelle ore notturne, un utilizzo limitato delle gru di banchina e flessioni nella produttività superiori all'80% rispetto alla situazione pre-primavera araba.

Il vento della crisi che ormai soffia su tutto il nord Africa, mischia rischi di terrorismo, con un controllo sempre più capillare delle cellule islamiche sul sindacato dei lavoratori del trasporto e dei porti. I risultati, con la sola e parziale eccezione di Tangeri, dove, pur in presenza di un calo di produttività marcato, non viene neppure congelato il progetto del terzo terminal, sono quelli di un vero e proprio terremoto.

E i terminal di transhipment nella sponda nord del Mediterraneo, quelli italiani, greci, ma anche quello di Malta, troppo presto e troppo frettolosamente dati per morti vivono una vera e propria stagione dei miracoli. I porti italiani di transhipment, in particolare Gioia Tauro e Cagliari, che erano stati pesantemente penalizzati dalla recessione economica globale ma anche dalle scelte obbligate della maggioranza dei container carriers (alle prese con un vero e proprio tracollo dei noli), sono tornati a produrre traffico, con una ripresa che si è concre-

tizzata già nel 2012 e che trova conferma nelle prime settimane di quest'anno.

Se da un lato, il collasso globale della portualità africana, ha segnato la svolta, sulla ripresa di Gioia Tauro e, in parte, anche di Cagliari incidono anche le strategie di compagnie come Msc e Cma-Cgm, che continuano a credere (a dispetto delle previsioni degli esperti di settore) ad un equilibrio fra transhipment e porti di destinazione finale. Per altro Msc ha anche collaudato una formula del tutto nuova di transhipment che non prevede il passaggio del container da una grande nave-madre a una nave di portata inferiore (feeder), bensì l'incrocio fra due navi madre. Accade ad esempio nell'incrocio fra le rotte latitudinali fra est e ovest con quelle longitudinali nord-sud. Attraverso questa formula utilizza anche sulla stessa direttrice, si ottengono sostanziali economie di scala nell'utilizzo degli spazi stiva.

Il risultato dal punto di vista dei porti italiani, è sotto gli occhi di tutti. E ciò anche a dispetto della "ignavia" del sistema Paese, del governo e del Parlamento incapaci di cogliere al volo l'occasione e di realizzare zone franche in grado di alimentare il traffico e radicare attività in regime doganale e fiscale favorito alle spalle dei porti. Una rotta, questa imboccata con decisione dal concorrente greci, il porto del Pireo, sul quale è stata formalmente aperta una pre-procedura d'infra-

zione, ma che comunque, grazie a una zona franca, o meglio, una Zona economica speciale, realizzata sotto traccia e consegnata in dote al terminalista cinese Cosco, è riuscito a riconquistare traffici e opportunità di lavoro.

Gioia Tauro, ha comunque chiuso il 2012 con una crescita pari al 18,5%, con una movimentazione che supera i 2 milioni e 700 mila teus. In controtendenza rispetto ai dati mondiali diffusi da "Container Trades Statistics" (CTS), sull'andamento globale del traffico containerizzato via mare, che ha registrato un generale calo, a Gioia Tauro ha riconquistato 420 mila teus. Stesso andamento al rialzo è stato registrato nel settore delle auto che ha chiuso l'anno con

145.121 vetture movimentate, rispetto al 2011 fermo a 108.367 autovetture, e con un conseguente aumento percentuale del 33,92% che, in termini assoluti, ammonta a 36.754 movimenti in più.

Un risultato non da poco in un mercato globale dei trasporti container che ha totalizzato a ottobre 2012 un volume complessivo pari a 10.466.000 container teu, con una flessione dell'1,5% rispetto allo scorso settembre e una contrazione pari al 6,5% rispetto al picco di 11.193.600 teu dello scorso maggio,

nonché una diminuzione del 5,5% rispetto al volume dell'ottobre 2011".

Alla base della ripresa vi è senz'altro l'entrata della Msc di Aponte (tramite la sua associata Til) che ha

messo radici a Gioia Tauro, dopo aver acquisito il 33% delle azioni della Medcenter Container Terminal (Mct). Da quel giorno, la presenza, in banchina, della Mediterranean Shipping Company s'è fatta notare, con un aumento costante e mensile delle sue navi.

Il 19 gennaio scorso, al Medcenter Container Terminal (MCT) - l'hub di transhipment del gruppo Contship Italia, sono attraccate e lavorate contemporaneamente tre navi giganti di Msc, Gaia, Ravenna e Daniela, tre giganti del mare operate da MSC. Si tratta di tre e Ultra Large Container Carrier (ULCC) con pescaggi fra i 14 e i 15 metri.

La MSC GAIA ha effettuato uno spot call per il servizio Lion. La Msc Ravenna è invece impiegata regolarmente nel servizio Silk mentre la Msc Daniela viene utilizzata nel servizio Dragon.

Oltre ad intensificare i traffici via mare, e quindi il settore del transhipment, l'Autorità portuale, guidata da Giovanni Grimaldi, ha pubblicato recentemente il bando di gara internazionale per la realizzazione del gateway ferroviario. Gioia Tauro punta ad essere così un corridoio intermodale comunitario che andrebbe ad inserirsi nell'asse trans-europeo Helsinki - La Valletta con l'obiettivo è quello di intercettare i traffici tra l'Estremo Oriente e l'Europa.

B.G.

CAGLIARI

Svuotare i containers!

Aprire i container. Per Piergiorgio Massidda è ormai da mesi la parola d'ordine che sintetizza la strategia di sviluppo del porto di Cagliari.

Realizzare una zona estesa, sugli spazi pressoché illimitati alle spalle del porto industriale, dove poter (in regime doganale, ma specialmente fiscale e amministrativo agevolato) movimentare e lavorare direttamente in loco le merci contenute nei container, realizzando una piattaforma commerciale, produttiva e distributiva integrata.

Dopo la recente "apertura" anche se contraddittoria della Cancelliera tedesca Angela Merkel espressasi a favore di misure straordinarie per far ripartire lo sviluppo nelle aree sud dell'Europa, l'Autorità portuale di Cagliari pare intenzionata a premere sull'acceleratore delle zone economiche speciali:

progetto, questo, condiviso in Sardegna anche dalla Regione e dalle principali istituzioni che intravedono proprio in questa svolta forse l'unica possibilità di ripresa economica dell'isola. Il porto di Cagliari, ha archiviato il 2012 con una crescita del 1% nel traffico container. Come accaduto a Gioia Tauro, anche lo scalo sardo tra il 23 ed il 24 gennaio scorso ha ospitato in contemporanea alle banchine del Cagliari International Container Terminal (CICT), due navi madre operate della linea tedesca Hamburg Sued più 6 navi feeder operate da United Feeder Services, Emsas, X-Press Feeders e Arkas Line. Con i suoi 1520 m lineari di banchina, 40 ettari di piazzale e 16 m di fondale, il terminal container al Porto Canale ha un consistente potenziale di crescita ed è in grado di reagire positivamente ad ogni incremento di volumi di merce da movimentare.