



**Autorità Portuale di Taranto**  
**Taranto Port Authority**

**RASSEGNA STAMPA**  
**Press Review**

**9 LUGLIO 2013**

## Lieto fine per i piani di sviluppo di Taranto

Il gruppo Caramia firma l'intesa con l'Authority e accetta lo spostamento dell'attività, dando così via libera ai progetti di ampliamento del Taranto Container Terminal

Dopo alcune settimane di trattative si è risolto positivamente il contrasto fra l'Autorità Portuale di Taranto e il Gruppo Caramia (S2S n.19/2013 e 23/2013), che rischiava di bloccare il progetto di sviluppo da quasi 300 milioni di euro dello scalo ionico (S2S n.26/2012).

Anche le due società del gruppo Caramia (Consorzio Terminal Rinfuse Taranto e la consorziata Italcave Spa) hanno infatti sottoscritto l'accordo predisposto dall'Autorità Portuale

(e già firmato da ILVA, Cementir, Regione Puglia e Comune e dalle rappresentanze sindacali) alcune settimane fa, evidentemente ottenendo quelle garanzie la cui mancanza le aveva inizialmente indotte a non sottoscrivere l'intesa.

La firma è arrivata peraltro nel giorno in cui il Consiglio di Stato avrebbe dovuto pronunciarsi (ma, considerata la trattativa in atto, gli avvocati della parti avevano chiesto un rinvio)

sull'appello dell'Autorità Portuale avverso la sentenza del TAR di Lecce con cui era stato accolto il ricorso di Caramia e bloccato di conseguenza la liberazione del Molo Polisettoriale, promessa dall'Authority a TCT – Taranto Container Terminal (controllato dall'accoppiata Hutchison-Evergreen) quale condizione per convertire la mobilità di 150 dipendenti in cassa integrazione biennale per 500 di essi e per accollarsi gli investimenti (circa

100 milioni la parte a carico del privato) ritenuti necessari a rilanciare i traffici container di Taranto.

Quindi in base all'intesa – ha comunicato l'Authority – “il Consorzio Terminal Rinfuse Taranto e la sua Consorziata Italcave delocalizzeranno la propria attività su altre aree in ambito portuale in luogo di quelle attualmente utilizzate sul Molo Polisettoriale, che saranno, dunque, nella disponibilità della TCT Spa concessionaria del Molo medesimo”. Inoltre, come reso noto dall'amministratore delegato Gianni de Marzo, le due società ritireranno le

cause.

In particolare le due società di Caramia sposteranno l'attività sulla Calata IV, in condivisione con Cementir (gruppo Caltagirone) – con opere di adeguamento/consolidamento della banchina e ripristino dei fondali a carico dell'Autorità Portuale –, potranno utilizzare il V Sporgente in concessione all'ILVA per l'ormeggio e le operazioni portuali e, ha concluso l'Authority, “potranno iniziare a programmare le proprie attività non più in termini di transitorietà e precarietà, ma con concrete possibilità di sviluppo”.

**A.M.**

## Porto di Taranto: al via i lavori infrastrutturali



VENERDI 05 LUGLIO 2013 10 41

*"Inizia un periodo per l'adeguamento competitivo del porto, con lavori infrastrutturali e il conseguente sviluppo dei traffici". Lo ha affermato il presidente dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, parlando della ratifica dell'accordo per il trasferimento del Terminal Rinfuse di Taranto sul molo Cementir.*

*La società del gruppo Caramia, in base all'intesa con l'Ap ionica, libera l'area occupata sul molo polisettoriale trasferendosi alla 'calata quattro' del porto e lascia l'area nella disponibilità della Taranto container terminal (Tct), che potrà procedere con i lavori di ammodernamento previsti dall'accordo generale del 2012. La risoluzione del contenzioso permette "il superamento di una problematica*

*complessa e consente - aggiunge Prete - dopo ben 15 anni, la realizzazione dei progetti di interesse strategico e di grande infrastrutturazione, essenziali al fine di assicurare la massima competitività dello scalo ionico". Salvi così investimenti per 200 milioni di euro.*

## Da PiEnne a Picardi, da Taranto al Far East (e non solo)

La casa di spedizioni pugliese punta a sviluppare i servizi di consulenza

"Picardi Shipping, scambi tempestivi in sistemi sinergici": così recita la scritta che accoglie i visitatori del sito web della casa di spedizioni tarantina. "Entro l'estate ne metteremo on line una nuova versione, con una grafica aggiornata, in italiano e naturalmente in inglese, vista l'importanza che i mercati esteri rivestono per noi" spiega il responsabile commerciale per l'estero, Giovanni Isnardi. L'agenzia è nata ufficialmente nel 2010 come spin off della PiEnne Spedizioni, sul mercato invece da 35 anni, e ne rappresenta, continua Isnardi, a tutti gli effetti la diretta prosecuzione.

Guidata dal CEO Vincenzo Picardi, la società si specializza in gestione delle operazioni doganali in import ed export

(in tutti i porti italiani, anche se Taranto e Bari rivestono un ruolo di primo piano), trasporti nazionali e internazionali, vendita di noli marittimi in import ed export e servizi di consulenza. Lo staff conta otto persone, tra le quali un doganalista, lo stesso Picardi, figlio di Nicola, fondatore della PiEnne e oggi in Picardi Shipping con un ruolo di consulenza.

I mercati principali con cui la società opera sono quelli del Far East e della Cina in particolare (che pesano per circa il 50%), ma importanti sono anche i cosiddetti 'BRICS', tra cui in particolare il Brasile, oltre a Canada, Australia, Nordafrica ed Emirati Arabi Uniti. Tutte le merceologie sono rappresentate, sebbene l'agroalimentare, data anche l'area

geografica in cui Picardi Shipping ha sede, ha una quota significativa.

Un ruolo sempre maggiore - prosegue Isnardi - è oggi rivestito dall'export: il suo incremento, nel 2012, ha compensato il calo registrato invece nelle importazioni, consentendo di mantenere il volume d'affari costante rispetto a quello dell'anno precedente. Ed è anche in quest'ottica che la società partecipa con convinzione a missioni commerciali all'estero e fiere internazionali (lo scorso anno è stata impegnata in un 'tour' in Brasile, sotto la guida della Regione Puglia, e ha anche fatto parte della delegazione delle aziende dell'Apulia Logistic System, di cui è partner, alla '5th International Exhibition for Logistics, Telematics and Transport' di Shanghai). L'ultima presenza è stata quella all'edizione 2013 del Transport Logistic di Monaco, manifestazione che ha avuto esito "più che positivo" e che

ha lasciato il management della società "soddisfattissimo", grazie all'elevato numero di contatti stabiliti con potenziali partner e fornitori.

Il 2013 di Picardi Shipping appare, per il momento, in linea con l'anno precedente: la quota di import diminuisce ancora, sempre contrastata però dalle esportazioni, che invece risultano ulteriormente in aumento. Nel futuro della società, conclude Isnardi, c'è ora lo sviluppo dei servizi di consulenza: "Ci rivolgiamo, in particolare, a chi vuole avviare o sviluppare i propri scambi commerciali, in particolare in esportazione". Picardi Shipping propone infatti anche attività di scouting per la ricerca di nuovi fornitori, clienti e canali di distribuzione, spiega Isnardi: "Non solo una consulenza doganale, quindi, ma commerciale a tutti gli effetti".

F.M.

## Nuove linee traghetti al via dai porti italiani

Augusta, Brindisi e Bari i capolinea dei collegamenti, appena partiti, di Grimaldi, NEL Lines, Red Star Ferries

L'ingresso nel vivo della stagione estiva porta con sé nuove linee di trasporto marittimo per carichi rotabili e passeggeri in partenza dai porti italiani.

Dopo il rinvio per ragioni di autorizzazioni amministrative, ha mollato gli ormeggi dal porto di Augusta il nuovo collegamento trisettimanale con Malta operato direttamente da Grimaldi Holding con la nave ro-pax Audacia, che già copre dallo scorso autunno la tratta Augusta - Salerno. Il servizio prevede partenze da Augusta nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì alle ore 09:00 (con arrivo dopo circa 5 ore di navigazione) e partenze da Malta il lunedì e mercoledì alle ore 16:30 e il sabato alle ore 12:00. Dopo qualche difficoltà iniziale legata alle necessarie autorizzazioni, ha preso il largo nelle scorse settimane anche la linea di GoinSardinia (consorzio della Gallura), che offre collegamenti dai porti di Livorno e Civitavecchia verso Olbia (S2S n.24/2013).

Da lunedì scorso, invece, il traghetto European Express della compagnia greca NEL Lines ha iniziato a scalare il porto di Bari nell'ambito di un servizio che con quattro toccate settimanali collega la Puglia con i porti di Corfù, Igoumenitsa, Zante e Cefalonia. Il nuovo collegamento con la Grecia va ad affiancarsi alla consolidata linea operata giornalmente dalla Superfast Ferries.

Proprio in vista dei prossimi picchi estivi di traffico passeggeri, l'Autorità Portuale del Levante ha messo in moto misure straordinarie per rispondere al meglio alle esigenze dell'utenza. Tra le novità di quest'anno l'adozione di una nuova disciplina delle operazioni di check-in e di imbarco a bordo delle navi extra UE, iniziativa che si muove nel solco tracciato dal Regolamento comunitario 1177/2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano per vie navigabili e che comprende l'obbligo per il gestore delle

stazioni marittime di attrezzare il servizio "infopoint" anche per la ricezione dei reclami indirizzati ai vettori e per le richieste di assistenza ai disabili o alle persone con mobilità ridotta.

Sempre in Puglia, l'Autorità portuale di Brindisi ha annunciato l'avvio della nuova tratta con l'Albania. Il traghetto Red Star attraccherà regolarmente presso le banchine di Costa Morena (zona extra-

Schengen) con frequenza trisettimanale fino al 24 luglio; previsti tre scali settimanali per poi passare a frequenza giornaliera. Questa linea fra Brindisi e Durazzo si aggiunge alla già consolidata Brindisi - Valona (frequenza quotidiana) effettuata dal traghetto Voyager agenziato

dalla Seamed Trading Shipping.

"Stiamo lavorando alacremente per intensificare in maniera concreta i collegamenti tra il porto di Brindisi e i Paesi che si affacciano sullo stesso bacino del Mediterraneo" ha commentato il presidente dell'Autorità Portuale, Hercules Haralambides. "Dopo gli ottimi risultati conseguiti da Grimaldi, che ha deciso di implementare il proprio impegno con la Grecia, garantendo anche quest'estate i collegamenti con Corfù e la nuova linea Brindisi- Durazzo, ora stiamo rivolgendo l'attenzione alla Turchia".

## **Terminal Crociere di Bari il porto incassa 5,5 milioni**

**Bari - L'impresa che realizzò il nuovo Terminal Crociere di Bari restituirà oltre 5,5 milioni di euro all'Autorità portuale.** Così ha deciso la Corte d'Appello di Bari, ribaltando la sentenza di primo grado del 2006. La vicenda era iniziata nel 2004 - si legge su *Bari Today* - ed era legata a presunti compensi vantati dall'impresa, che all'epoca si chiamava Uniplant, poi diventata Società Costruzioni Srl.

**La questione era stata affidata a un arbitro e aveva portato nel novembre 2005 a un lodo sfavorevole per l'Authority, poi appunto alla sentenza del Tribunale, che nel febbraio 2006 che impose all'Autorità portuale il pagamento di oltre 5,5 milioni di euro.**

**L'Authority pagò, ma allo stesso tempo impugnò sia il lodo arbitrale (ora all'esame in Cassazione), sia l'azione esecutiva della ditta che aveva portato alla sentenza del tribunale. Sentenza che - prosegue *Bari Today* - è stata ribaltata ieri in appello.**

## dogane, la ue vuole semplificare LE PROCEDURE

Bruxelles - Ridurre le formalità burocratiche semplificando le procedure doganali del trasporto merci via mare, in modo da rendere più competitivo il settore. È la proposta presentata oggi dalla Commissione Ue, che introduce due novità sostanziali: da una parte la semplificazione delle formalità doganali per il traffico marittimo all'interno dell'Ue, e dall'altra la semplificazione delle formalità doganali per le navi che fanno scalo nei porti di paesi terzi, come per esempio Russia, Africa settentrionale e Norvegia. «Occorre sfruttare al massimo le potenzialità del trasporto marittimo a corto raggio e fornire una soluzione di trasporto rispettosa dell'ambiente e a basso costo, che possa trasportare più merci e ridurre il traffico della congestionata rete stradale europea», ha affermato il commissario Ue ai trasporti **Sim Kallas**, sottolineando che la proposta di Bruxelles mira a «rendere il settore navale un'alternativa più attraente». Allo stesso tempo, però, ha sottolineato il collega alla fiscalità **Algirdas Semeta**, la nuova proposta permetterà di «estendere il mercato unico al mare» con riduzione dei costi, semplificazione dell'amministrazione, agevolazione degli scambi e creazione di pari condizioni di concorrenza tra tutti i modi di trasporto. Oltre che semplificare il lavoro delle autorità doganali, che potranno così, ha sottolineato Semeta, «affrontare meglio i rischi in materia di sicurezza e concentrarsi sulla protezione dei cittadini e delle imprese».

## Trasporti: Ue, semplificare procedure doganali marittime

Presentato piano per snellire formalità burocratiche

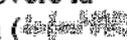
09/07/2013 09:55

(ANSA) - BRUXELLES, 8 LUG - Ridurre le formalità burocratiche semplificando le procedure doganali del trasporto merci via mare, in modo da rendere più competitivo il settore. E' la proposta presentata oggi dalla Commissione Ue, che introduce due novità sostanziali: da una parte la semplificazione delle formalità doganali per il traffico marittimo all'interno dell'Ue, e dall'altra la semplificazione delle formalità doganali per le navi che fanno scalo nei porti di paesi terzi, come per esempio Russia, Africa settentrionale e Norvegia.

"Occorre sfruttare al massimo le potenzialità del trasporto marittimo a corto raggio e fornire una soluzione di trasporto rispettosa dell'ambiente e a basso costo, che possa trasportare più merci e ridurre il traffico della congestionata rete stradale europea", ha affermato il commissario Ue ai trasporti Siim Kallas, sottolineando che la proposta di Bruxelles mira a "rendere il settore navale un'alternativa più attraente". Allo stesso tempo, però, ha sottolineato il collega alla fiscalità Algirdas Semeta, la nuova proposta permetterà di "estendere il mercato unico al mare" con riduzione dei costi, semplificazione dell'amministrazione, agevolazione degli scambi e creazione di pari condizioni di concorrenza tra tutti i modi di trasporto. Oltre che semplificare il lavoro delle autorità doganali, che potranno così, ha sottolineato Semeta, "affrontare meglio i rischi in materia di sicurezza e concentrarsi sulla protezione dei cittadini e delle imprese".(ANSA). ZSL/

## La Commissione UE presenta il pacchetto "cintura blu" per semplificare le formalità doganali delle navi

*Algirdas Semeta: «la cintura blu estenderà il mercato unico al mare»*

 Oggi la Commissione Europea, con la comunicazione "La cintura blu: uno spazio unico del trasporto marittimo", ha presentato due proposte per semplificare entro il 2015 le formalità doganali delle navi modificando le attuali disposizioni d'applicazione del codice doganale comunitario, proposte - ha precisato Bruxelles - che vanno di pari passo con il riesame della politica portuale adottato lo scorso 23 maggio che mira a promuovere la competitività dei porti marittimi europei e a liberarne le potenzialità di crescita ( del 23 maggio 2013).

La prima proposta prevede una semplificazione delle formalità doganali per il traffico marittimo all'interno dell'Unione Europea attraverso il potenziamento delle procedure doganali semplificate di cui possono già beneficiare le compagnie di navigazione che effettuano servizi di linea nell'UE e che trasportano principalmente merci di provenienza comunitaria. Per poter usufruire di tali procedure attualmente l'operatore deve soddisfare determinate condizioni: le navi possono solo fare la spola tra porti dell'UE seguendo una rotta prestabilita ed è necessaria un'autorizzazione preventiva. Per semplificare ulteriormente il regime del servizio di linea, lo scorso mese la Commissione Europea ha sottoposto all'esame del comitato competente una modifica delle vigenti disposizioni di applicazione del codice doganale. La modifica riguarda la riduzione dei tempi di autorizzazione, abbreviando ulteriormente a 15 giorni il periodo di consultazione tra Stati membri, e l'estensione ai futuri porti di scalo (attualmente - ha spiegato la Commissione - l'operatore che chiede l'autorizzazione ad operare servizi di linea deve specificare gli Stati membri interessati dal servizio e, se successivamente decide di estenderlo a un altro Stato membro, deve procedere ad un'altra consultazione. Consentire ai richiedenti d'indicare in anticipo gli Stati membri potenzialmente interessati in futuro, oltre a quelli effettivamente coperti dal servizio, permetterebbe di risparmiare tempo al momento della decisione aziendale).

La seconda proposta prevede una semplificazione delle formalità doganali per le navi che fanno scalo nei porti di Paesi terzi. Ricordando che quasi il 90% delle navi trasporta merci sia unionali che extraunionali e spesso fa scalo in porti dell'UE e di Paesi terzi, ad esempio Norvegia, Paesi dell'Africa settentrionale e Russia, la Commissione Europea ha spiegato che per queste navi si prevede di migliorare in modo significativo le procedure doganali istituendo un sistema che consenta di distinguere tra le merci unionali a bordo (che devono essere scaricate rapidamente) e le merci extraunionali, che devono essere sottoposte alle opportune procedure doganali. A tal fine, la Commissione presenterà entro la fine dell'anno una proposta per la definizione di una dichiarazione di carico elettronica armonizzata. Questo nuovo manifesto elettronico consentirà alle compagnie di navigazione di fornire alle autorità doganali, in tutti i manifesti (intra ed extraunionali), informazioni relative allo status delle merci.

La Commissione ha sottolineato che attualmente gli spedizionieri e gli esportatori lamentano costi aggiuntivi e ritardi significativi a causa dei pesanti oneri amministrativi nei porti

quando decidono di inviare merci attraverso l'Europa tramite il trasporto marittimo a corto raggio: le navi infatti possono attendere ore, e talvolta giorni, nei porti per lo sdoganamento. Ciò rende il settore marittimo meno interessante rispetto ad altre modalità di trasporto, in particolare al trasporto stradale, aumentando inutilmente il traffico di mezzi pesanti sulle già congestionate strade europee. «L'Europa - ha rilevato il vicepresidente della Commissione EU, Siim Kallas, responsabile dei Trasporti - deve affrontare notevoli sfide in termini di

aumento del traffico e di inquinamento. Occorre sfruttare al massimo le potenzialità del trasporto marittimo a corto raggio e fornire una soluzione di trasporto rispettosa dell'ambiente e a basso costo, che possa trasportare più merci e ridurre il traffico della congestionata rete stradale europea. Proponiamo strumenti innovativi per ridurre la burocrazia e contribuire a rendere il settore navale un'alternativa più attraente per i clienti che desiderano far circolare merci all'interno dell'UE».

La Commissione ha evidenziato l'importanza del trasporto marittimo, a cui è affidato il 75% del commercio estero europeo in termini di volume e quasi il 37% degli scambi all'interno dell'UE (quote di merci trasportate all'interno dell'UE per modalità di trasporto: 45,3% strada, 11% ferrovia, 3,7% vie navigabili, 3,1% condotte, 36,8% trasporto marittimo, 0,1% trasporto aereo), ma ha precisato che, se la libera circolazione delle merci è una libertà fondamentale nell'ambito del diritto dell'UE, tuttavia non è ancora una realtà per il settore marittimo: oggi una nave che viaggia tra Anversa e Rotterdam è ancora trattata come se provenisse dalla Cina perché quando le navi escono dalle acque territoriali degli Stati membri (oltre 12 miglia dalla costa) si ritiene che oltrepassino le frontiere esterne dell'Unione Europea. Si ritiene quindi che le navi che viaggiano tra porti situati in due Stati membri diversi escano dal territorio doganale dell'UE e che siano necessarie formalità doganali sia quando la nave lascia il porto di partenza sia quando arriva al porto di destinazione, nonostante siano entrambi porti dell'UE.

«La cintura blu - ha dichiarato il commissario europeo per la Fiscalità e l'unione doganale, Algirdas Semeta - estenderà il mercato unico al mare. Il trasporto marittimo trarrà notevoli vantaggi dalla misure proposte, che ridurranno i costi, semplificheranno l'amministrazione, agevoleranno gli scambi e creeranno pari condizioni di concorrenza tra tutti i modi di trasporto. Nel contempo semplificheranno il lavoro delle autorità doganali, che potranno affrontare meglio i rischi in materia di sicurezza e concentrarsi sulla protezione dei cittadini e delle imprese».

La Commissione ha ricordato che secondo l'associazione degli armatori europei (ECSA) i risparmi ottenuti grazie alla semplificazione delle procedure amministrative possono arrivare a circa 25 euro per container e che, oltre al risparmio di denaro, il risparmio di tempo è ancora più importante: attualmente, numerosi clienti (ad esempio gli esportatori) preferiscono il trasporto su strada al trasporto marittimo a causa dei vincoli di tempo.

L'European Sea Ports Organisation (ESPO) ha recepito favorevolmente le nuove proposte illustrate oggi dalla Commissione: «accogliamo con favore queste proposte come un passo nella giusta direzione», ha commentato il segretario generale dell'associazione dei porti europei, Patrick Verhoeven. «Siamo particolarmente lieti - ha aggiunto - di contribuire alla definizione e attuazione dell'e-Manifest. I suoi dati, le sue funzionalità e le procedure devono essere attentamente analizzati al fine di garantire un'agevole integrazione nelle attività e nelle procedure portuali». 

## Troppo tempo in dogana, Bruxelles prepara manifesto elettronico

Lo sapevate che le navi che passano da un porto europeo all'altro, uscendo ed entrando dalle acque territoriali, subiscono in dogana le stesse trafale burocratiche di quelle provenienti da fuori Europa? E' il riassunto della politica doganale dei trasporti marittimi, da sempre il tallone d'Achille della logistica, vero punto debole di una catena di trasporto fondamentale, ma a cui spesso si preferisce il caro vecchio camion che sarà pure meno efficiente, ma sicuramente più semplice da gestire.

Sono stati questi fattori, a cui si aggiungono le continue lamentele di spedizionieri e caricatori, ad aver spinto la Commissione europea ad avviare due iniziative importanti per sciogliere, si spera definitivamente, il nodo della burocrazia doganale marittima. Si tratta di una consultazione per gli Stati membri e di un disegno di legge, da presentare entro fine anno, per creare una dogana elettronica che armonizzi le dichiarazioni di carico, per esempio eliminando tutte le procedure extra-Ue per quelle navi che provengono da un porto del Vecchio Continente. E' la *Cintura Blu*, un pacchetto di proposte con cui Bruxelles punta a ridurre i ritardi e a rendere competitivo il settore, andando incontro alle esigenze degli operatori.

Le proposte sono due:

**1. Semplificazione delle formalità doganali per il traffico marittimo intraunionale.** Fase di consultazione per gli Stati membri ridotta a 15 giorni, rispetto agli attuali 45, mentre le imprese potranno chiedere anticipatamente l'autorizzazione per gli Stati membri in cui potrebbero voler operare, al fine di risparmiare tempo qualora si presentassero opportunità commerciali in tal senso.

**2. Semplificazione delle formalità doganali per le navi che fanno scalo nei porti di paesi terzi.** Istituito un sistema che consenta di distinguere tra le merci europee a bordo (che devono essere scaricate rapidamente) e le merci extraunionali, che devono essere sottoposte alle opportune procedure doganali. A tal fine, la Commissione presenterà entro la fine dell'anno una proposta per la definizione di una dichiarazione di carico elettronica armonizzata. Questo nuovo manifesto elettronico consente alle compagnie di navigazione di fornire alle autorità doganali, in tutti i manifesti (intra ed extraunionali), informazioni relative allo status delle merci.

La principale conseguenza in un sistema di pratiche doganali che soffre in lentezza risiede nei costi, in particolare nei pesanti oneri amministrativi per le merci del trasporto marittimo a corto raggio. Le navi infatti possono attendere ore, talvolta giorni, per lo sdoganamento. Ciò rende il settore marittimo meno interessante rispetto ad altre tipologie di trasporto preferendo per esempio il trasporto stradale che, pur essendo logisticamente meno efficiente, è decisamente più fluido. La Commissione europea spera con questo pacchetto se non di risolvere, almeno di affrontare questo fenomeno. Se tutto va bene, tenendo conto della fase di consultazione, a cui seguirà quella di stesura del disegno legge, le due misure si concretizzeranno nella Cintura Blu entro il 2015.

### Le quote di merci trasportate all'interno dell'Ue per tipologia di trasporto

«La cintura blu estenderà il mercato unico al mare. Il trasporto marittimo trarrà notevoli vantaggi dalle misure proposte, che ridurranno i costi, semplificheranno l'amministrazione, agevoleranno gli scambi e creeranno pari condizioni di concorrenza tra tutti i modi di trasporto. Nel contempo semplificheranno il lavoro delle autorità doganali, che potranno affrontare meglio i rischi in materia di sicurezza e concentrarsi sulla protezione dei cittadini e delle imprese» spiega Algirdas Šemeta, Commissario per la Fiscalità.

Le proposte relative alla cintura blu vanno di pari passo con il **riesame della politica portuale** adottato il 23 maggio 2013, che mira a promuovere la competitività dei porti marittimi europei e a liberarne le potenzialità di crescita.

Sulla base dei dati della Commissione Ue, il 75% del commercio estero europeo e il 37% di quello interno viaggia via mare. «La libera circolazione delle merci è una libertà fondamentale nell'ambito del diritto dell'UE, tuttavia non è ancora una realtà per il settore marittimo» spiega l'Ue in una nota. Oggi una nave che si sposta tra Anversa e Rotterdam è ancora trattata come se provenisse dalla Cina. Per quale motivo? Perché quando le navi escono dalle acque territoriali degli Stati membri si ritiene che oltrepassino le frontiere esterne dell'Unione. Le navi che viaggiano tra porti situati in due Stati membri vengono così considerate navi che escono e rientrano nel territorio doganale europeo, portandosi dietro formalità doganali che potrebbero essere rimosse.

Secondo l'Associazione degli armatori europei (ECSA), in base alle informazioni ricevute dai loro membri, i risparmi ottenuti grazie alla semplificazione delle procedure amministrative possono arrivare a circa 25 euro/container.

La comunicazione fa seguito al **lancio dell'Atto per il mercato unico II nell'ottobre 2012** ed è un'estensione del progetto pilota sulla cintura blu gestito dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima nel 2011.

«L'Europa deve affrontare notevoli sfide in termini di aumento del traffico e di inquinamento – spiega il Commissario europeo ai Trasporti Siim Kallas (**nella foto**) - occorre sfruttare al massimo le potenzialità del trasporto marittimo a corto raggio e fornire una soluzione di trasporto rispettosa dell'ambiente e a basso costo, che possa trasportare più merci e ridurre il traffico della congestionata rete stradale europea. Proponiamo strumenti innovativi per ridurre la burocrazia e contribuire a rendere il settore navale un'alternativa più attraente per i clienti che desiderano far circolare merci all'interno dell'Ue».

## **“Cargo” di Vincenzo Mineo ha vinto il concorso per cortometraggi dedicato al porto di Genova**

*Il premio nell'ambito del concorso nazionale tematico “Il porto oggi, tra identità locali e reti globali”*

~~Il~~ Il documentario “Cargo” di Vincenzo Mineo ha vinto il concorso per corti e documentari dedicato al porto di Genova indetto dal Genova Film Festival in collaborazione con l'Autorità Portuale di Genova. La giuria composta da Marco Sanguineri, Raoul De Forcade e Matteo Zingirian ha scelto il documentario del regista di Erice (Trapani) per il concorso nazionale tematico “Il porto oggi, tra identità locali e reti globali”.

Sabato scorso al cinema The Space il documentario “Cargo” è stato premiato “per la capacità di portare l'osservatore dentro un universo dove si intrecciano e si confondono vita e lavoro restituendo lo sguardo su una realtà altrimenti invisibile. Un viaggio su una rotta tracciata da uomini con i loro sogni, incubi, superstizioni e nostalgie che devono convivere con l'urgenza della pressione dei tubi, delle temperature da controllare, del mangiare, dei cavi d'ormeggio tutto sostenuto da un'alta qualità delle riprese e da un montaggio raffinato”.

Il secondo concorso “Porto, motore, azione” per sceneggiature inedite di cortometraggi promosso da Genova Film Festival e Autorità Portuale di Genova è ancora in corso e scadrà il prossimo 15 luglio. Il concorso intende proporre una riflessione sul valore, il ruolo e l'identità dello spazio portuale oggi - luogo di transito di persone, merci e idee, dalla città al mondo e viceversa - ed è finalizzato alla realizzazione di un cortometraggio basato sull'opera vincitrice che sarà ambientato e girato nel porto di Genova. 

## Rail Cargo Austria punta a Turchia ed Est Europa (con TO Delta)

Le ferrovie austriache credono molto nella crescita del mercato turco e, oltre ad aver potenziato la propria presenza a Trieste per inserirsi nei flussi di merce che da quel paese giungono via mare per proseguire poi il viaggio verso l'Europa centrale e occidentale, hanno di recente rafforzato la partnership commerciale con BALO - Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonlar (società formata, sotto egida governativa, da diverse camere di commercio turche e dall'associazione degli spedizionieri internazionali turchi Utkad) al fine di potenziare le relazioni ferroviarie dirette con la Turchia. Così i treni settimanali fra le stazioni turche di Halkali e Cerkezköy verso l'Europa centrale (via Vienna) operati da BALO e Express-Interfracht (società di Rail Cargo Austria) da agosto diventeranno sei, per passare a 10, secondo i piani, entro il 2014.

Nel frattempo Rail Cargo Austria ha rimosso, a far data dal primo luglio, la partnership con il gruppo TO Delta guidato

da Pier Luigi Maneschi, collaborazione avviata all'inizio del 2012 e da allora cresciuta molto. Nella nota rilasciata per l'occasione l'operatore ferroviario austriaco ha riferito di una prossima attivazione di un "traffico triangolare" fra Trieste, Budapest e Bratislava. "Con TO Delta stiamo collaborando dal 2012 con successo in Italia, uno dei nostri core markets. Rafforzare questa cooperazione è certamente positivo per entrambi. Nei prossimi anni saranno introdotti servizi per container fra Trieste e Mosca, così come per la Slovacchia e la Polonia meridionale.

Intanto Rail Cargo Austria ha presentato un'offerta per acquisire il 75% di Hrvatske Željeznice Cargo, la divisione di trasporto merci della compagnia ferroviaria statale croata. La Croazia ha 2700 chilometri di rotaia, ma non tutti sono a doppio binario. Il Governo ha dichiarato che costruirà il secondo binario lungo la direttrice che connette il porto di Rijeka con il confine ungherese.

## Traffici +3% a Shanghai

Shanghai - Il più grande porto del mondo, quello di Shanghai, ha movimentato nel mese di giugno 2,7 milioni di teu, lo stesso volume dello stesso periodo dello scorso anno, ma in calo del 5,7 per cento rispetto al mese di maggio 2013.

Nei primi sei mesi dell'anno, secondo le statistiche della Shanghai International Port (Sipg), lo scalo ha movimentato complessivamente 16,3 milioni di teu, con un incremento del 3 per cento rispetto allo stesso periodo del 2012.

## Structural reform for Europe's seaports

# Mixed reactions to EU port package

The EU Commission presented its new legislative proposal on the continent's ports in May. Unsurprisingly, the document attracted mixed reactions. Whilst industry bodies recognise the positive aspects of a renewed attempt at comprehensive regulation, the fact that some important areas, such as cargo handling, have been excluded from consideration has caused some negative reactions.

A European Commission initiative, entitled «Europe's Seaports 2030 – the Challenges Ahead», analyses the current port policies in the EU's member states and recommends various measures, including a legislative proposal that aims to introduce new regulations. The European parliament as well as the EU council have yet to voice their opinion on the commission's initiative.

Europe's ports are the most important gateways to the continent, with 74% of all goods to and from the EU shipped through the hubs. 37% of intra-EU freight traffic passes through the ports every year. Europe has one of the densest port networks in the world, with more than 1,200 commercial seaports operating on the union's 70,000 km of coast. In 2011, around 3.7 billion t of cargo transited through European ports. Bulk traffic represented approximately 70% thereof, containers 18% and ro-ro traffic 7%. The rest of the total throughput was accounted for by other general cargo.

The EU Commission believes that Europe's ports are facing some major challenges. Firstly, the cargo handled in EU ports is predicted to grow by 50% by 2030. This surge represents an opportunity for economic growth and more jobs – if the hubs adapt to handling the increased traffic. Secondly, the nature of trade is changing, because the new generation of containerships can carry many more boxes, for example. Thirdly, there are very significant performance gaps between Europe's ports.

Currently, the three largest European ports – Rotterdam, Antwerp and Hamburg – account for one fifth of all goods arriving in Europe by sea. The performance gap produces a huge degree of inefficiency, including longer routes, major traffic de-

tours, and longer sea and overland trips. Finally, the authority said, it adds more transport pollution and congestion, to the detriment of citizens as well as the economy.

This is why the commission wants to help to establish a modern framework for cargo handling in seaports. It seeks to help ports to modernise their facilities, with a focus on improving connections between ports and ensuring that all ports are capable of offering the best possible service. This means that those ports lagging behind in terms of efficiency and performance will be assisted and be brought up to speed with leading centres. The commission has estimated that this initiative can save the economy of the EU up to EUR 10 billion by 2030 and reduce port costs by almost 7%.

The body has not included some important aspects in its paper, however, which has resulted in the maritime industry voicing mixed reactions. The European Sea Ports Organisation (Espo) and the European Community Shipowners' Associations (Ecsa), in particular, have

criticised the fact that the draft does not cover cargo handling, port labour and passenger services. The reason for this is clear. These were the points that brought down the EU's first two port packages and led to massive reactions by trade unions in Antwerp and Rotterdam. This aspect is very important, however, for the 2,200 port operators in the EU's 22 maritime states employ around 110,000 dockers.

In contrast Thomas Hailer, the managing director of the German transport forum (Deutsches Verkehrsforums DVF), praised the proposal. «It's good that the commission has not maintained its well-

known approach from earlier port packages. This would have endangered investment and jobs in seaports. The EU Commission seems to be prepared to listen to doubts voiced by firms in the port industry.»

*Antje Veregge*  
[www.europa.eu](http://www.europa.eu)