



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

29 AGOSTO 2013



Il porto di Taranto attende risposte

ROMA - Le dichiarazioni di Sergio Prete, presidente dell'Autorità portuale di Taranto, nonché commissario straordinario per gli interventi infrastrutturali previsti in porto, sull'urgenza di portare avanti i lavori previsti «esigono una risposta netta ed immediata da parte dei ministri competenti» hanno affermato i deputati del Pd, Michele Anzaldi ed Ernesto Magorno. «I timori che avevamo denunciato riguardo la fuga degli investitori esteri, e che contraddicevano il clima di generale euforia, oggi - hanno dichiarato Anzaldi e Magorno - appaiono una triste realtà che si potrebbe in poco tempo concretizzare se non si dovesse riuscire ad invertire la sfiducia

ed il dubbio che al momento hanno i principali investitori stranieri».

«Occorre che i ministri competenti diano delle sicurezze inequivocabili sui tempi e sulla realizzazione dei lavori: qualsiasi sia l'ostacolo o l'impedimento il cronoprogramma va rispettato e l'avvio dei lavori non è più derogabile. Solo così potremo forse far cambiare idea agli investitori stranieri. Si rischia altrimenti di rinunciare a quello che potrebbe essere il più grande e redditizio investimento su un porto italiano, che non solo garantirebbe lavoro nell'immediato, ma - hanno concluso i deputati - candiderebbe il porto di Taranto a divenire uno dei principali porti europei per traffico container».



«Hph» ed Evergreen chiedono che i lavori vengano conclusi in tempi stretti Sviluppo delle infrastrutture logistiche a Taranto per evitare di pregiudicare il progetto di rilancio

TARANTO - Il presidente dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, con riferimento al recente intervento di alcuni parlamentari del Pd riguardo al porto di Taranto, ha sottolineato che «la situazione è effettivamente estremamente importante, visto il ruolo riconosciuto allo scalo jonico nella futura programmazione dei trasporti italiani e continentali».

«Non bisogna dimenticare, infatti - ha affermato Prete che è anche commissario straordinario, con i poteri di cui al d. lgs. 163/2006, per il superamento delle problematiche connesse alla realizzazione degli interventi previsti in porto - che quello di Taranto rappresenta il terzo scalo nazionale per traffico di merce ed è stato individuato come una delle infrastrutture strategiche eu-

ropee. Lo sviluppo del porto di Taranto ha un impatto e una rilevanza globale, poiché interessa tutta l'Europa e Paesi lontani come la Cina e Taiwan, di cui due delle loro aziende maggiori, la Hutchison Port Holdings (Hph), di proprietà del miliardario di Hong Kong, Li Ka-shing, e la Evergreen hanno investito su questo territorio.

Tale situazione ha una grande attenzione da parte del Governo italiano».

Per quanto attiene ai rapporti con Hph ed Evergreen, Prete ha spiegato che, al fine di superare la grave situazione di empassa derivante dalla mancata realizzazione dei richiesti e necessari interventi infrastrutturali di adeguamento competitivo del porto, protrattasi sino al 2011, è stato siglato l'accordo del giugno 2012 ed è stato nominato un "commissario straordinario", lo stesso Prete, «che non può però derogare alle norme comunitarie ed a quelle in materia ambientale».

«Nel contempo - ha continuato il presidente - è stata predisposta la progettazione delle opere, è in fase di conclusione la procedura di aggiudicazione dei lavori di adeguamento e consolidamento della banchina del Molo Polisettoriale. Nei prossimi giorni sarà concluso l'iter di approvazione del dragaggio e della vasca di colmata e subito dopo si concluderanno le procedure di approvazione della diga foranea e della radice della banchina del Molo Polisettoriale e, infine, è stato trovato l'accordo, dopo 15 anni, per la delocalizzazione del Terminal Rinfuse».

«È di tutta evidenza - ha proseguito - che questo è un momento particolarmente delicato perché tanto Hutchison che Evergreen chiedono che le procedure ed i lavori vengano conclusi nel più breve tempo possibile, ed è per questo che in qualità di commissario straordinario ho già chiesto alla Presidenza del Consiglio di convocare una riunione a metà Set-

tembre per la condivisione di un cronoprogramma delle ulteriori attività che sia vincolante, tanto per le parti pubbliche che per quelle private; in tale occasione, inoltre, oltre ad affrontare anche la problematica relativa alla cassa integrazione, proporrò l'istituzione di un ristretto comitato di referenti delle amministrazioni coinvolte».

«Occorre, pertanto, mantenere alta l'attenzione sulle procedure e sulla loro tempistica per evitare di pregiudicare il progetto di rilancio territoriale che necessariamente passa attraverso la realizzazione dell'adeguamento competitivo del porto e che vede nella crescita del traffico containerizzato uno dei punti cardine, anche al fine di consentire il concreto sviluppo delle infrastrutture logistiche alcune delle quali già in corso di realizzazione».

Diventa essenziale che il cronoprogramma venga applicato e rispettato da tutte le amministrazioni in maniera rigorosa, altrimenti vi è il rischio che quanto paventato si realizzi e gli investitori stranieri si possano ritirare. Ben venga, pertanto, - ha concluso Prete - una attenzione diffusa sui procedimenti di approvazione ed esecuzione delle opere ed anche un supporto all'attività del commissario Straordinario presso le amministrazioni competenti al rilascio delle varie approvazioni e prescrizioni».

Porto di Taranto, Prete: "I lavori proseguono"

L'Autorità portuale di Taranto annuncia la prosecuzione dei lavori per l'ammodernamento della infrastruttura. Il presidente dell'Authority Sergio Prata fa sapere che è in fase di conclusione la procedura di aggiudicazione dei lavori per il molo polsatteriale. Nei prossimi giorni sarà concluso l'iter di approvazione del dragaggio e della vasca di calmata e subito dopo si concluderanno la procedura di approvazione della diga foranea e della radice della banchina del molo polsatteriale e, infine, è stato trovato l'accordo, dopo 15 anni, per la dislocazione del terminal rifiuti. Sia Hutchison Port Holdings che Evergreen - co-gestori del Taranto Container Terminal - chiedono ovviamente tempi brevi. Il Commissario Straordinario ai lavori di potenziamento, nominato a febbraio dell'anno scorso dal governo Monti, ha chiesto alla presidenza del Consiglio di convocare una riunione a metà settembre per stilare un cronoprogramma.



Un interessante studio sull'argomento di Matteo Paroli Tasse portuali, risorsa per Authorities e fattore di discussione per operatori

di Renato Roffi

LIVORNO - In tempi di vacche magre, nelle realtà portuali, come in altri settori produttivi, la coperta appare sempre più corta e, in qualche caso, dà addirittura l'impressione di assottigliarsi finendo con l'accrescere la puntigliosità e la virulenza nei rapporti fra le parti in causa, impegnate oltre misura nella sacrosanta difesa della capacità di competere e dell'appetibilità degli scali marittimi nazionali.

Uno dei fattori di competitività (e di discussione) che maggiormente polarizzano l'attenzione degli osservatori e degli operatori è senz'altro quello rappresentato dall'incidenza delle tasse portuali, che costituiscono una risorsa imprescindibile per le Authorities, anche se alcune di esse, come, ad esempio

cluster portuale alla efficienza e velocizzazione delle operazioni, eccetera) e - fattore certamente tutt'altro che secondario - nell'adeguatezza e nella funzionalità delle infrastrutture portuali.

Alla luce di tali logiche ed elementari osservazioni, Paroli conclude che la semplice riduzione delle tasse di ancoraggio e dei tributi marittimi in generale non sarebbe di per sé sufficiente a determinare effetti decisivi sulla concorrenza tra porti, ma, al contrario, potrebbe addirittura provocare un effetto opposto con il determinare una minore disponibilità di risorse che le Autorità portuali potrebbero e dovrebbero impiegare nelle loro strategie di investimenti, indispensabili per il potenziamento

degli scali.

Nel considerare specificamente il caso di Livorno, suo osservatorio privilegiato, Paroli rileva che gli strumenti programmatici attualmente adottati dall'Autorità portuale per il futuro sviluppo dello scalo risultano concepiti con lo scopo di valorizzarne il carattere multipurpose mentre un eventuale intervento di alleggerimento tributario in favore di determinate tipologie di traffico non potrebbe che risultare nocivo dal momento che finirebbe con il porsi in antitesi con le premesse e gli obiettivi della pianificazione strategica portuale.

«È innegabile - prosegue il super dirigente livornese - che, per ragioni di equilibrio nel bilancio, non è possibile depauperare una fonte di finanziamento che genera oltre il 50% delle entrate correnti. Ogni riduzione dei tributi marittimi in relazione a determinate tipologie di traffico dovrebbe essere compensata, oltre che da una contrazione delle uscite dell'ente, anche da un innalzamento commisurato degli stessi tributi marittimi gravanti su altre tipologie di traffico e/o dall'incremento di altre voci di entrata, come canoni demaniali, canoni per l'esercizio delle operazioni portuali, eccetera.

Sulla scorta di tali considerazioni, dunque, è inevitabile concludere che una reale forma di concorrenza tra i porti anche in termini tariffari, difficile, comunque, da attuare, non può essere ridotta ai soli interventi sui tributi marittimi e

non potrà prescindere in alcun modo da un'attenta analisi comparativa dei costi complessivi dei servizi, a partire da quelli tecnico nautici (pilotaggio, rimorchio, ormeggio...) e del peso da essi esercitato sull'appetibilità dei vari porti in concorrenza.

In sostanza, considerare il fattore tributario come l'unico elemento valutato dagli armatori per la scelta di un porto appare, quanto meno, riduttivo di fronte ad elementi indubbiamente ben più sostanziali, quali i le infrastrutture, i collegamenti intermodali, la qualità delle prestazioni e lo stesso costo dei servizi tecnico nautici».

Lo studio di Paroli prosegue poi con un processo analitico riguardante le risultanze tributarie prodotte dalle attività del porto di riferimento, quello, appunto, di Livorno, che per la sua polifunzio-

nalità, per le sue dimensioni e per la sua posizione strategico geografica, può assumere - pur con tutte le cautele del caso - un carattere di esemplificativo.

Il totale degli introiti provenienti dalle tasse di ancoraggio e da quelle portuali incassati nel 2012 nel porto di Livorno ammontano rispettivamente ad euro 4.755.525,06 ed euro 7.172.047,74 che, grosso modo, rappresentano circa il 54% delle entrate annuali dell'Autorità portuale e va anche considerato che entro l'inizio del 2014, in conseguenza dell'applicazione del Decreto Interministeriale (Mit e Mef) 24.12.2012, tali aliquote saranno soggette ad un aumento complessivo, del 44,475% scagionato in tre quote, il che, sulla scorta di un calcolo puramente teorico, lascia ipotizzare che nel prossimo biennio, anche ad aliquote invariate, il gettito per tasse di ancoraggio e per tasse portuali dovrebbe risultare pari, più o meno, a 6.883.622,52 per le prime, e 10.381.539,10 per le seconde.

L'eventualità di interventi volti ad aumentare o, più improbabilmente, a ridurre le tasse portuali e di ancoraggio richiede, in ogni caso, una valutazione molto attenta che ben consideri le conseguenze dirette e rilevanti sul bilancio dell'Amministrazione ed è, appunto, per tale motivo, che la Direzione demaniale, patrimonio e lavoro portuale dell'Authority livornese ha avviato nei mesi scorsi una istrut-

toria finalizzata a ricostruire le caratteristiche qualitative e quantitative dei tributi marittimi incassati. L'indagine è stata, però, limitata alla sola tassa di ancoraggio relativa al 2012, unica esattamente valutabile sulla scorta di dati certi forniti dalla Capitaneria di porto riguardo alle navi mercantili e da passeggeri assoggettate al pagamento di tale tributo.

In particolare si è tenuto conto della data di attracco, della bandiera, della stazza netta, del coefficiente di rivalutazione applicato per l'eventuale presenza in coperta di contenitori, del periodo di validità della tassa e del suo importo totale mentre dall'Ufficio studi dell'Autorità portuale sono stati attinti dati come la tipologia delle navi attraccate e la specie di carico trasportato delle stesse, non desumibili dalle rilevazioni effettuate dalla Capitaneria di porto e le informazioni sono state poi classificate

per genere di nave, gruppi merceologici, aliquote applicate per il calcolo della tassa stessa nonché per il numero di approdi in relazione alla tipologia di nave e al tipo delle merci.

L'elaborazione dei dati raccolti ha evidenziato come a Livorno la parte più cospicua del gettito (oltre il 90%) provenga da navi con stazza netta superiore alle 350 tonnellate, delle quali, quelle che assolvono il tributo per 12 mesi producono quasi il 60% del gettito totale indicando come la maggior quota di tasse di ancoraggio pagate nel porto di Livorno proviene dalle navi che vi fanno scalo con cadenza regolare.

È stato possibile rilevare anche come alcune navi passeggeri, specialmente quelle da crociera, secondo quanto prevede la legge 82/63, scelgano di corrispondere la tassa di ancoraggio per singolo approdo e sulla base del numero di passeggeri imbarcati anziché secondo il tonnellaggio della nave.

Dalle elaborazioni di Paroli è emerso inoltre che la distribuzione

del gettito rispetto alle varie tipologie di merce attribuisce oltre il 75% alle portacontenitori, alle navi da passeggeri, a quelle adibite al trasporto delle auto nuove e dei combustibili. Si tratta, come si può ben comprendere, di un tema spinoso, fatto di patate bollenti e di castagne da togliere dal fuoco, il che, almeno metaforicamente, dovrebbe impedire all'economia portuale di restare senza alimenti.

Cagliari, agiscono in controtendenza attuando politiche di rilancio proprio facendo leva su una riduzione dei tributi che gravano sugli accosti e sul movimento delle merci.

Si tratta di una tematica assai dibattuta e senza dubbio degna della massima attenzione, nel trattare la quale merita tener conto di un interessante studio svolto sull'argomento dall'avvocato Matteo Paroli, dirigente del Lavoro portuale e del Demanio dell'Authority di Livorno in cui, fra l'altro, esaminando proprio il caso del capoluogo sardo, egli spiega che quest'ultimo, a differenza di altri scali (come Livorno) possa avvalersi di finanziamenti specifici non utilizzabili da altri come, le quote dei fondi a disposizione delle regioni a statuto speciale ed abbia recentemente beneficiato anche di interventi tributari in favore del transhipment.

Nell'approfondire il tema, Paroli osserva che gli elementi che maggiormente caratterizzano la concorrenza fra porti, più che nei costi derivanti dalle tasse d'ancoraggio, vengono spesso individuati nella qualità e nell'efficienza dei servizi offerti all'utenza nel loro complesso (i tempi dei controlli operati dalle varie amministrazioni sulle merci, i collegamenti ferroviari, le infrastrutture di trasporto stradale e la loro congestione, la gestione dell'intermodalità, il grado di telematizzazione delle operazioni portuali, i costi dei servizi tecnico nautici, l'orientamento del

l'analisi di drewry

Corea, la crisi tocca anche le compagnie

Genova - Le compagnie di shipping coreane sono in grave crisi. Dopo i problemi di debolezza riscontrati negli scorsi anni, la situazione ora è allarmante a causa della volatilità dei noli e di una irrazionale indisciplina industriale. A scriverlo è Drewry in una analisi che riporta anche come il principale problema riscontrato sia «di natura economica e finanziaria - racconta **Rahul Kapoor, analista della Drewry Maritime Equity Research** - tanto negativa che l'erosione di valore si aggira intorno al 60% e per recuperare serviranno anni di maxi profitti». «Anche se il peggio è alle spalle - scrive in una nota Drewry - non siamo ottimisti su una inversione di tendenza così vicina nei tempi». **Hmm e Hanjin** hanno dovuto attingere molto alle proprie risorse di bilancio per superare questo momento difficile e l'outlook non sembra positivo in tempi brevi, scrive ancora l'istituto inglese nella nota.

la tripla e

Maersk Mc-Kinney Moller arrivata in danimarca

Genova - La Maersk Mc-Kinney Moller, la prima tripla-E da 15.000 teu, è arrivata in Danimarca nel porto più grande del paese, lo scalo di Aarhus. Nella prima toccata l'unità ha scaricato 697 container e ne ha caricati 731, movimentando 35 containeri all'ora.