



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

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

**10 SETTEMBRE 2013**

## Il non Governo dei porti si manifesta a Genova

**Nessuna indicazione su riforma e deroghe: la sortita di Lupi nel primo scalo nazionale ha mostrato una volta di più che il settore marittimo interessa poco e niente all'esecutivo**

**Genova** – Le aspettative per la visita del Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi a Genova erano elevate, ma anche questa volta le risposte attese non sono arrivate. Invitato ad un dibattito in seno alla kermesse nazionale del Partito Democratico, ci si aspettava che Lupi fornisse qualche segnale chiaro in relazione ai temi sollevati recentemente da alcuni esponenti del cluster marittimo del capoluogo ligure, il cui benessere economico è indissolubilmente legato all'andamento dello scalo cittadino e alle sue esigenze di ammodernamento.

Ma, a prescindere dalle incursioni fascistoidi dei dipendenti della locale azienda di trasporto pubblico, che non si sono peritati di interrompere con la violenza (fortunatamente solo verbale) il meeting pur di sottoporre a Lupi le proprie geremiadi, neppure fuori dal palco il Ministro ha dato indicazioni significative. Salvo alcune generiche affermazioni sulla necessità di stabilire priorità per la portualità nazionale (sarebbe stato più interessante capire se il Ministro abbia un'idea di quali) e sull'esigenza di ridurre il numero di

autorità portuali (oggi 24), Lupi non ha minimamente chiarito se il Governo intenda accogliere le richieste di deroga avanzate più o meno ufficialmente dal presidente dell'Autorità Portuale genovese Luigi Merlo in materia di autonomia finanziaria necessaria a sostenere i progetti di sviluppo dello scalo abbozzati dal nuovo piano regolatore portuale (S2S n.31/2013).

Così come, a fronte dello schizofrenico scenario in cui è incappata la riforma della legge 84/94 – la Commissione Lavori Pubblici del Senato ha riesumato il vecchio progetto legislativo (S2S n.29/2013), mentre i colleghi della Camera (dei medesimi schieramenti politici!) hanno evidenziato la necessità di ripartire da zero –, Lupi non ha spiegato se il Governo intenda intervenire mediante decreto, almeno per gli aspetti più urgenti, o se l'idea sia quella di lasciar fare (?) al Parlamento. E, considerato che del problema si discute ormai da mesi, non può certo addursi a giustificazione la mini-crisi avviata la settimana scorsa in seno all'esecutivo dalle problematiche giudiziarie di Silvio Berlusconi.

L'unica risposta di Lupi, non a caso sbandierata orgogliosamente ancorché

già nota e di contenuto poco rilevante, ha riguardato lo storno di 300 milioni di euro da un fondo intestato a RFI (in parte destinati al progetto del Terzo Valico ferroviario) a beneficio della copertura dell'abolizione dell'IMU: i soldi – ha ricordato Lupi – “saranno ‘restituiti’ all'originaria assegnazione dalla Legge di Stabilità di metà ottobre”.

Sempre che il Governo ci arrivi.

## Sul lavoro portuale i terminalisti tacciono, mentre Assoportì vuole un tavolo nazionale

Un tema molto locale ma estremamente sentito su cui si sperava che Lupi desse qualche indicazione è quello dell'organizzazione del lavoro portuale.

Attraverso le colonne del *Secolo XIX*, nei giorni precedenti la visita ministeriale, i consoli delle compagnie portuali genovesi Antonio Benvenuti (CULMV) e Tirreno Bianchi (Compagnia Pietro Chiesa) avevano lanciato l'allarme sulla sopravvivenza delle rispettive organizzazioni, messe alle corde dalla crisi economica, che negli ultimi anni ha mostrato tutti i limiti dell'organizzazione del lavoro sulle banchine disegnata dalla Legge 84/94 e in particolar modo quelli del modello genovese, imperniato sul ruolo se non preponderante quantomeno determinante del fornitore di manodopera ex art.17 della normativa.

A stretto giro di posta era arrivata la risposta di Luigi Merlo, che ha proposto di destinare parte degli introiti (tasse portuali) dell'Autorità Portuale alla formazione dei lavoratori. Una valvola di sfogo temporanea, che, nelle intenzioni di Merlo, permetterebbe di guadagnare tempo in vista di un allargamento delle competenze e delle prerogative dei camalli o, nell'ipotesi più negativa, di uno sfoltimento 'morbido' dei loro organici.

L'idea di Merlo, condivisa da Benvenuti e Bianchi, deve però fare i conti con almeno due ordini di problemi. Da una parte la necessità di un riconoscimento governativo di una presunta specificità genovese: un aspetto su cui il neopresidente di Assoportì Pasqualino Monti, ben consapevole delle continue rivalità campanilistiche fra porti, ha le idee chiare: "I lavoratori sono la forza trainante dei porti italiani. Di fronte alle difficoltà della Compagnia Portuale di

dovessero arrivare".

In second'ordine, anche alla luce della querelle scatenatasi solo pochi mesi fa tra terminalisti genovesi e lavoratori in ordine al ripiano del bilancio della CULMV (S2S n.10 e 11/2013), è decisivo capire cosa ne pensino Assiterminal e Confindustria (che non hanno risposto alla nostra domanda al riguardo): è davvero così scontato che fra i terminalisti, la cui idea fino al marzo

scorso era quella che CULMV si dovesse salvare scindendosi in un'impresa ex art.16 a fianco di quella ex art.17, ci sia unanimità su un progetto che, per contro, prevede il sostegno pubblico a CULMV e Pietro Chiesa?

Prima che Lupi, il cui incontro coi rappresentanti delle due compagnie - ha spiegato Benvenuti - è saltato e "potrebbe essere riprogrammato a breve a Roma", qualche indicazione forse dovrebbero fornirla gli altri attori del porto genovese.

Genova, evidenziate giustamente da Merlo, la risposta non può che essere quella dell'immediata apertura di un tavolo di confronto nazionale anche con le organizzazioni sindacali. Solo in questo modo si potranno affrontare problematiche non facili relative ai lavoratori ex articolo 17, senza correre il rischio di replicare effetti rischio già verificatisi in passato, quando soluzioni di tipo locale avevano immescolato reazioni a catena in tutta la portualità nazionale. Assoportì è comunque pronta oggi più che mai ad accogliere le proposte e gli stimoli che da porti del calibro di Genova

# L'Italia dimezza l'offshore per decreto

**Il Governo riduce drasticamente la porzione di mare nazionale in cui sarà possibile avviare nuovi progetti di estrazione di idrocarburi**

Nonostante l'Italia sia uno dei paesi europei che maggiormente dipende da forniture estere per soddisfare il proprio fabbisogno energetico, il Governo ha deciso di ridurre drasticamente le attività di estrazione offshore nei mari nazionali. Dando applicazione a quanto già stabilito dal Parlamento durante l'ultimo anno – e in accordo con la Strategia Energetica Nazionale – nei giorni scorsi il Ministro dello Sviluppo Economico Flavio Zanonato ha infatti firmato il decreto di riordino delle zone marine aperte alla ricerca e coltivazione di idrocarburi. Come lo stesso ministro ha spiegato in una nota, le nuove norme determinano il sostanziale dimezzamento delle aree

marine in cui sarà possibile effettuare perlustrazioni e trivellazioni per l'estrazione di petrolio e gas naturale, riducendo la superficie disponibile da 255.000 a 139.000 chilometri quadrati. L'obiettivo è quello di allontanare le piattaforme dalle coste (e dalle aree marine protette), innalzando la distanza minima da 3 a 12 miglia, e di concentrare le ricerche in aree già interessate da analoghe attività di altri paesi, nonché considerate – dal Governo – a maggior potenziale produttivo di idrocarburi. Il Decreto prevede inoltre il divieto di avviare nuovi progetti offshore in tutto il Mar Tirreno.

Se per Zanonato questo provvedimento

garantirà contemporaneamente maggior sicurezza per l'ambiente e per i cittadini italiani e un sostegno allo sviluppo delle risorse nazionali strategiche, le organizzazioni di categoria dei petrolieri hanno espresso riserve sul decreto.

Assomineraria ha infatti diffuso un report in cui evidenzia come, seppure le estrazioni nazionali contribuiscano per un modesto 10% al fabbisogno energetico italiano, lo scorso anno i costi pagati ad altri paesi per forniture energetiche siano diminuiti di 6,3 milioni, il tutto attraverso attività estrattive che hanno coperto appena il 15% della superficie marina nazionale, rispetto ad uno sfruttamento superiore all'80% di altri paesi mediterranei.

Anche Federpetroli ha diramato una nota per ricordare come da anni l'organizzazione cerchi di far comprendere a istituzioni e popolazione che l'Italia, e in particolare alcune zone (come per esempio la Basilicata) abbiano un potenziale energetico enorme, ancora largamente inespresso, e che invece potrebbe essere sfruttato nel pieno rispetto dell'ambiente e delle sicurezze per garantire sviluppo economico e maggiore indipendenza energetica per il Paese.

L'associazione delle aziende petrolifere ha quindi messo in guardia sul rischio di bloccare importanti progetti, come l'ampliamento del campo Ombrina Mare al largo delle coste abruzzesi, e far così 'scappare' dell'Italia gli investitori esteri che avevano puntato su progetti di estrazione di idrocarburi nei mari della Penisola.

F.B.

## **Film-documentario sui portuali prodotto da Ravenna 2019**

**Cooperativa tra poche realtà sopravvissute alla privatizzazione**

(ANSA) - RAVENNA, 30 AGO - La Cooperativa Portuale di Ravenna è una delle poche realtà sopravvissute alla privatizzazione dei porti italiani e la regista Maria Martinelli ha voluto raccontarne la storia, attraverso la voce e i volti dei soci-lavoratori, in un documentario che sarà presentato in anteprima domenica sera nella Rocca Brancaleone. 'Portuali', questo il titolo del film, è stato prodotto dalla Startcinema con il contributo di Ravenna2019, nell'ambito del progetto 'Ravenna città d'acqua', e con il sostegno della Film Commission regionale, dell'Assessorato comunale alla cultura, di Acmar e Consorzio Ciro Menotti, e con il patrocinio dell'Autorità portuale e del Comune. Il film, spiega l'autrice, racconta, attraverso i volti di alcuni giovani portuali, la realtà sociale e l'unicità della cooperativa che, nata negli anni Novanta e composta oggi da 320 soci, è ormai tra le poche realtà nazionali sopravvissute alla privatizzazione. Nel rispetto della sua storia democratica - continua la regista ravennate - cerca ogni giorno con fatica e coraggio la difficile strada dell'autogestione. Una grande famiglia che, come tutte le grandi famiglie, vive gioie e dolori soprattutto in questo momento di grande tensione in Italia sul tema lavoro. Ravenna2019 quest'anno ha co-prodotto anche un'altra opera della Martinelli, che fa parte del progetto 'Visual Hub': il corto 'No Woman No Cry', una fiction di tre minuti, un viaggio nel femminile alla scoperta delle proprie radici-matrici non violente, dove la città, in una proiezione di speranza, diventa Capitale di Pace. La presentazione di 'Portuali', che domenica conclude la rassegna di cinema estivo in Rocca, avrà inizio alle 21: l'ingresso è libero. (ANSA).

## **Porti: Gioia, presentato bando polo logistico intermodale**

**Arena, non è scalo 'ndrangheta, sappiamo che fare per suo futuro**

06 settembre, 11:14

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 5 SET - E' stato presentato stamani nella sala conferenze dell'Autorità Portuale, dall'assessore alle Attività produttive Demetrio Arena il bando pubblico sui "Contratti di investimento previsti nell'Apq - Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro - Sistemi di incentivi per le imprese".

Venticinque milioni di euro finalizzati a sostenere la creazione e il potenziamento di reti e cluster di imprese nel retro porto di Gioia Tauro mediante lo strumento del Contratto di Investimento che prevede un piano di sviluppo interaziendale e in aggiunta anche i piani di sviluppo aziendale. Il primo proposto da un consorzio di un minimo di tre aziende che dovranno essere localizzati all'interno dell'area portuale.

Alla presentazione del bando, che è stato pubblicato nello scorso mese di luglio e che scadrà il prossimo 18 settembre, oltre all'assessore Arena, hanno partecipato una ventina di aziende che operano intorno all'area del porto, rappresentanti di Confcommercio, Confesercenti e Confindustria e alla quale erano presenti anche il direttore generale dell'assessorato alle attività produttive e neo commissario delle Asi calabresi Pasquale Monea, il dirigente dell'assessorato regionale Francesco Marano.

"Abbiamo voluto seguire un preciso indirizzo - ha detto l'assessore Arena - dialogando direttamente con le aziende e spiegando i dettagli del Bando. Gioia Tauro rappresenta un centro d'interesse del settore dei trasporti a livello internazionale e per questo dobbiamo pensare ad una nuova logica per il rilancio del porto. Siamo stanchi che quello di Gioia tauro venga definito il porto della 'ndrangheta. Noi, invece, sappiamo cosa fare per il futuro del porto di Gioia Tauro".



## L'ANALISI PICCOLO CABOTAGGIO, CRISI FINO AL 2020

Genova - I piccoli armatori del settore cabotaggio sono in forte sofferenza e non si riprenderanno prima del 2020. Lo riferisce un rapporto dell'analista olandese Bloem Doze Nienhuis. «I piccoli - spiega il presidente di Assagenti, Gian Enzo Duci - patiscono più di altri la crisi perché i costi non scendono in maniera proporzionale alla dimensione delle navi, mentre i noli sono bassissimi».

Questo, è un settore di nicchia che si riferisce a navi di poche migliaia di tonnellate dwt, ma importante soprattutto nell'Europa Settentrionale e nel traffico fluviale. La capacità annuale di trasporto in Europa è di circa 1,8 miliardi di tonnellate di merce, anche se per brevi percorsi. Per quanto riguarda l'Italia, la presenza è molto più ridotta. In questo settore il raggiungimento dell'equilibrio nel 2020 non è però automatico e richiede che nel frattempo vengano rispettate certe condizioni: stabilità della capacità della flotta e crescita del volume di merci trasportate in linea con una tendenza del 4% annuo. In questo momento però stanno soffrendo due tipologie di merce importanti come forestali e metalli. Lo afferma l'ultimo rapporto sul settore pubblicato dalla società di analisi olandese Bloem Doze Nienhuis.

Il quadro offerto non è confortante. Tenendo conto di tutti i settori, le navi di piccole dimensioni che trasportano merci a corto raggio (si intendono quelle merci che si muovono fra i porti europei e altri porti europei o dell'area Mediterraneo-Mar Nero) movimenteranno nel 2014 il 2,8% di tonnellate in meno rispetto a quanto aveva ottenuto nel 2005. Nel frattempo però si prevede un aumento del 21% della capacità di trasporto annuo delle navi, da 1,4 miliardi di tonnellate nel 2005 a 1,8 miliardi nel 2014. In termini assoluti, la capacità è aumentata da 38 milioni a 46 milioni dwt. Di qui il permanere della sovracapacità.

«Non mi stupisce - afferma Duci - che il rapporto registri queste condizioni di difficoltà. Queste navi hanno noli molto bassi, ma non riescono a far scendere i costi operativi». Dal punto di vista dei noli, il rapporto di Bloem Doze Nienhuis sottolinea che «il periodo 2011-2013 mostra più o meno la stessa volatilità (degli anni precedenti dal 2008 al 2010, ndr), ma questa ha più o meno un andamento stagionale. I livelli minimi di nolo in **time charter** sembra avere un punto minimo, che pensiamo rispecchino il livello del costo operativo». In altre parole, le imprese del settore stanno lavorando senza margini operativi, coprendo semplicemente quelli che sono i costi vivi di gestione.

Questa situazione è destinata a durare ancora per qualche anno, nonostante che gli ordini abbiano già avuto una forte contrazione. «Al principio del 2013 - scrivono ancora gli autori del rapporto, Rabia Genç e Johan Wagelaar - il rapporto fra la flotta esistente e quella in costruzione per i piccoli mercantili di proprietà di armatori dei 27 paesi dell'Unione europea è del 2%. Cioè 1.346 unità per 3,1 milioni dwt di capacità. Gli ordini sono 19, con una capacità di 70.000 dwt. la lista complessiva degli ordini ha toccato il massimo nel 2010 (0,54 milioni dwt) mentre la flotta ha raggiunto il picco nel 2013. Paragonando la flotta del 2013 con quella del 2005 si vede un aumento del 24%».

**Alberto Ghiara**



## Sotto la Lanterna crescono crociere teu e merci varie

**GENOVA** - Luglio è stato un mese all'insegna della tenuta complessiva dei traffici e della crescita per alcuni settori merceologici del porto di Genova.

Secondo i dati riferiti dall'Autorità portuale, sono state buone le performance della merce convenzionale che nel mese cresce del + 6,4%, degli oli minerali che fanno registrare un + 31%, portando il totale del traffico commerciale al + 8,6% e il totale generale al + 11,4%.

**Le Autostrade del mare**

confermano il trend positivo con una crescita del + 4,6%.

Cresce anche il traffico siderurgico che fa registrare un + 72,3%. Risultato apprezzabile anche per i container che crescono nel mese del + 1,9% per un totale di 188.519 teu. Bene il settore passeggeri con i crocieristi che aumentano nel mese del 37,7%.

## Tutti vogliono le Triple E, e Drewry spiega il perché

**MSC e UASC commissionano in Corea nuove portacontainer da 18.000 TEUs, le cui economie di scala sono state quantificate dalla società britannica**

La corsa a ordinare navi portacontainer di classe Triple E, ovvero con capacità di 18.000 TEUs, si fa sempre più affollata, in considerazione degli evidenti vantaggi economici che queste unità sono in grado di garantire agli armatori.

La società Hong Kong Asset Management (HKAM) ha infatti commissionato al cantiere sudcoreano Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering altre 3 navi di questa tipologia, dopo le 3 già ordinate non molte settimane fa. Le enormi containership, in consegna tra la fine del 2014 e i primi mesi dell'anno successivo, come il precedente terzetto, verranno noleggiate a MSC, che le utilizzerà per i traffici tra Far East e Nord Europa. Secondo gli osservatori internazionali è poi assai probabile che MSC, direttamente o tramite 'armatori non-operatori', ne commissioni altre 4,

in modo da disporre nei prossimi anni di almeno 10 unità Triple E, da posizionare tra Asia e Vecchio Continente e gestire tramite la nuova partnership P3 Network, costituita insieme a Maersk Line e CMA CGM.

Nel frattempo anche la compagnia degli Emirati Arabi UASC ha deciso di rafforzare la sua flotta, puntando proprio sui size maggiori: nelle scorse settimane ha ordinato – con un investimento stimato in circa 1,4 miliardi di dollari – al cantiere coreano Hyundai Heavy Industries 5 portacontainer da 14.000 TEUs e altre 5 da 18.000 TEUs, tutte previste in consegna nel 2015 e dotate di relative opzioni per altre navi gemelle.

Il 'modello' Triple E, inaugurato dal maxi ordine di Maersk, sta quindi riscontrando un notevole successo tra i concorrenti del gruppo danese (recente è l'ordine per 5

unità da oltre 18.000 TEUs della cinese CSLC), che nel frattempo ha appena ritirato la terza gemella della serie (dopo Maersk Mc-Kinney Moller e Majestic Maersk). Si tratta della Mary Maersk, unità da 18.270 TEUs che andrà ad operare nell'ambito del servizio AB10 tra Far East, Nord Europa e Mar Baltico, dove rimpiazzerà la Maersk Elba, containership da 13.092 TEUs.

Sulle motivazioni che stanno spingendo i top carrier mondiali a ordinare, seguendo l'esempio di Maersk, navi portacontainer

da oltre 18.000 TEUs di capacità, ha indagato la società di consulenza britannica Drewry, confermando quanto già noto: queste enormi navi da carico, in ragione della dimensione e di altri fattori, sono in grado di generare considerevoli economie di scala e di ridurre quindi i costi di gestione.

Il calcolo dell'effettivo risparmio conseguente all'impiego di queste navi – ha specificato le stessa Drewry – non si basa su dati reali, poiché Maersk non li ha ancora forniti e per ora è l'unica compagnia ad operare una Triple E, ma su stime, realizzate aggregando dati medi di altre navi con alcune informazioni che l'armatore danese ha fatto trapelare durante i mesi scorsi.

Con questo procedimento, Drewry è arrivata a calcolare che per una Triple E il costo medio del bunker per TEU trasportato è del 35% inferiore rispetto ad una portacontainer da 13.000 TEUs nelle medesime condizioni operative (20 nodi in westbound e 14,6 in eastbound, su una tipica rotta Far East-Nord Europa): 218\$/TEU contro 333\$/TEU.

Il minor consumo di carburante per ogni TEU trasportato – secondo l'analisi – è dovuto in parte alla maggiore capacità della Maersk Mc-Kinney Moller (ad oggi unica Triple E pienamente operativa e quindi oggetto dello studio) e in parte al fatto che il suo scafo, come quello delle gemelle che la stanno seguendo, è progettato per viaggiare ad una velocità di 23 nodi, e non di 24 come la unità da 13.000 TEUs, ed è in grado di fendere meglio l'acqua, riducendo l'attrito e quindi l'utilizzo di bunker.

Sempre in confronto ad unità da 13.000 TEUs – ha poi rilevato, non senza un certo stupore, Drewry – la nuova portacontainer di Maersk si sta dimostrando più economica anche a livello di costi operativi (sommando manning, assicurazioni, amministrazione ecc...):

76\$/TEU per la Maersk Mc-Kinney Moller, contro una precedente media di 85\$/TEU, anche in questo caso sempre in base a calcoli estrapolati da dati stimati e non ufficiali.

Tirando le somme, Drewry ha aggregato il risparmio medio in termini di carburante a quello relativo ai costi di gestione, ed

ha stimato che le Triple E siano in grado di far risparmiare all'armatore il 30% rispetto alle portacontainer di precedente generazione, 294 dollari per TEU trasportato contro 418.

Si tratta in ogni caso dei soli costi operativi, ovvero bunker e altre spese di gestione, e non del costo complessivo a slot, per il cui computo vanno considerate anche le tasse portuali, i pedaggi di Suez e altre voci esterne.

FB.

## Prosegue l'avanzata di COSCO nel Pireo

Il gruppo cinese investe altri 230 milioni di euro nel PCT, in attesa del bando per la privatizzazione dello scalo

Sono 230 i milioni di euro (6 in più di quanti indicati nel Memorandum sottoscritto lo scorso giugno, [S2S n. 26/2013](#)) che COSCO investirà nella costruzione della sezione ovest del Molo 3 del Piraeus Container Terminal e di un nuovo terminal per prodotti petroliferi nel porto ellenico. L'annuncio è stato dato all'inizio della scorsa settimana dalla OLP, l'Autorità Portuale dello scalo greco, la quale ha precisato che nell'importo che il gruppo cinese metterà a disposizione per il potenziamento dell'infrastruttura è inclusa anche la fornitura delle attrezzature che 'arredarono' le banchine rendendole

operative: 12 gru di tipo 12 E-RTGs (*electric rubber-tyred gantry cranes*), 16 RMGs (*rail-mounted gantry cranes*) e sette Super Post-Panamax. Secondo le previsioni, l'investimento porterà il terminal alla capacità di 6,2 milioni di TEUs/anno entro sette anni e creerà circa 400 posti di lavoro permanenti.

PCT, società interamente controllata da COSCO Pacific, gestisce i Moli 2 e 3 - inaugurato lo scorso luglio, [S2S n. 26/2013](#) - sulla base di una concessione ottenuta nel 2008. Il finanziamento annunciato pochi giorni fa non rientra tuttavia nell'accordo siglato all'epoca tra le parti, ma anzi ne

comporta una significativa revisione. Secondo quanto riferito da *Reuters*, come contropartita il gruppo cinese sarà infatti sollevato dal pagamento della *fee* annuale dovuta alla port authority fino a quando il prodotto interno lordo greco non sarà tornato ai livelli pre-crisi del 2008, più un 2% da aggiungersi ogni anno.

Un obiettivo che l'agenzia di stampa prevede potrà essere raggiunto solo nel 2020, garantendo così a COSCO "un risparmio di circa 250 milioni di euro" e che considerando invece i dati riportati dalla testata ateniese *Kathimerini* (circa 70 milioni di euro di mancata spesa ogni anno,

con la ripresa fissata nel 2025) potrebbe tradursi in una quota ancora maggiore.

Quel che ora appare probabile è che questo ulteriore investimento nel PCT assicurerà a COSCO un posto in prima fila nella privatizzazione del Pireo, processo che lo Stato greco è tenuto ad avviare sulla base degli accordi siglati con i creditori internazionali al momento del 'salvataggio' (gli altri porti interessati sono quelli di Salomico, Volos, Rafina, Igoumenitsa, Patrasso, Alexandroupoli, Iraklio, Elefsina, Lavrio, Corfu e Kavala) e che finora è rimasto in stallo.

La formula che oggi sembra più probabile è quella della cessione della maggioranza della port authority, oggi controllata per il 74% dallo Stato, ipotesi avversata

dai sindacati e che sembrerebbe essere vista negativamente anche da George Anomeritis, il CEO dell'Autorità Portuale, che avrebbe invece preferito uno sviluppo delle concessioni in essere.

Secondo quanto riferito da varie testate internazionali, com'è prevedibile COSCO Pacific si sarebbe dichiarata ben lieta di prendere parte a un'eventuale gara per aggiudicarsi il controllo dello scalo. Su questo punto, il Ministro della Marina Mercantile Miltiadis Varvitsiotis ha dichiarato a *Kathimerini* che il calendario con i tempi per la pubblicazione del bando sarà reso noto a breve. "Desideriamo intensificare il nostro rapporto strategico con la Cina", ha aggiunto.

F.M.