



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

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

**13 SETTEMBRE 2013**

## **A breve l'aggiudicazione dei lavori di adeguamento/consolidamento del Molo Polisettoriale del porto di Taranto**

*Ieri il commissario straordinario Prete ha incontrato il capo del DISET Mancurti*

~~inforMARE~~ - A breve saranno aggiudicati i lavori di adeguamento/consolidamento della banchina del Molo Polisettoriale del porto di Taranto e verrà portato a termine l'iter approvativo dei relativi dragaggi, della diga foranea e della riqualificazione della radice. Lo hanno reso noto l'Autorità Portuale di Taranto e il Dipartimento per lo Sviluppo delle Economie Territoriali della Presidenza del Consiglio (DISET) a seguito di un incontro avvenuto ieri tra il commissario straordinario per le opere e i lavori relativi al porto di Taranto, Sergio Prete, e il capo del Dipartimento, Aldo Mancurti, incontro che è avvenuto nell'ambito delle riunioni periodiche con le quali i vertici del DISET hanno la possibilità di monitorare l'iter dei lavori e delle opere da realizzare sulla base dell'Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto siglato il 20 giugno 2012 (~~inforMARE~~ del 20 giugno 2012).

Nel corso della riunione Prete ha illustrato in dettaglio le attività realizzate di recente e l'attuale situazione degli iter procedurali dei lavori e delle opere. Mancurti ha riscontrato che, dopo una fase di stallo di oltre 10 anni che ha reso necessaria la nomina del commissario straordinario e nonostante la considerevole mole di difficoltà incontrate, si è riusciti in tempi ragionevoli a raggiungere risultati concreti e di rilevanza: a breve - hanno infatti comunicato l'ente portuale pugliese e il DISET - saranno aggiudicati i lavori di adeguamento/consolidamento della banchina del Molo Polisettoriale e si concluderà anche l'iter approvativo dei relativi dragaggi, della diga foranea e della riqualificazione della radice.

Con l'occasione, inoltre, sono state calendarizzate due ulteriori riunioni che si terranno a Roma presso il Dipartimento. La prima è in programma già la prossima settimana e vi parteciperanno gli enti competenti e i progettisti che, congiuntamente, elaboreranno la bozza del cronoprogramma delle attività per la realizzazione delle opere. Il secondo incontro è invece previsto per la settimana successiva ed avrà un carattere più ristretto. L'obiettivo è la condivisione del cronoprogramma da parte degli operatori privati coinvolti nell'accordo. (M)



## Estesa circoscrizione Authority Gioia Tauro

**GIOIA TAURO** - Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con Decreto n. 300 del 6 Agosto 2013, ha ridefinito i limiti della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, estendendoli al porto di Villa San Giovanni, tra i maggiori scali passeggeri a livello nazionale. Nello specifico, il Ministero ha decretato che: «la circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro si estende a tutte le aree demaniali marittime, le banchine, le altre opere portuali e gli antistanti specchi acqual compresi tra la foce del Torrente Solaro a Sud e l'esistente Molo di protezione degli approdi del costruendo porticciolo turistico - che resta escluso dalla circoscrizione territoriale come ampliato - a Nord».

Si tratta di un provvedimento che conferisce all'Autorità portuale di Gioia Tauro una veste regionale, nella quale confluiscono tutti i settori dei trasporti marittimi. «Questa Autorità sta acquisendo, sempre di più, i connotati di un'Autorità a livello regionale - ha spiegato il presidente della Port Authority, Giovanni Grimaldi - il porto di Villa San Giovanni ha grande rilevanza per il suo alto numero di transiti, ci sono circa 7,5 milioni di passeggeri e 20 mila accosti l'anno. Questo comporta un grosso impegno ai fini della sicurezza che come è noto rientra, ai sensi della legge 84/94, nei compiti dell'Autorità portuale con responsabilità sia civili che penali».

Istituita con Dpr del 16 Luglio 1996, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha avuto, in un primo momento, competenza relativa alla circoscrizione territoriale delle aree marittime demaniali del porto di Gioia Tauro. Tale circoscrizione è stata, successivamente, ampliata ed estesa ai porti di Crotona, Corigliano Calabro e Taureana di Palmi, con decreti del Ministero dei Trasporti del 29 Dicembre 2006 e del 5 Marzo 2008. Dal sei Agosto 2013, decreto ministeriale n° 300, le sue competenze si estendono, quindi, anche al porto di Villa San Giovanni.

«Mi auguro che con l'impegno della Regione, della Direzione marittima e del Comune di Villa San Giovanni - ha concluso Grimaldi - si raggiunga presto uno standard di gestione ottimale, come del resto si è già instaurato negli altri porti che fanno parte della circoscrizione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro».

Ricordiamo, infine, che il porto di Villa San Giovanni, nel 1901 è stato classificato dal Parlamento italiano, porto di prima categoria. Negli anni è divenuto il naturale terminale ferroviario delle Fs e, nel contempo, ha visto fiorire l'attività di trasporto marittimo di veicoli e passeggeri da parte di vettori privati. Annualmente, lungo i 230 metri di banchine, transitano 7.500.000 di passeggeri, 2,5 mln di veicoli, 620 mila autoarticolati e 115 mila carri ferroviari, oltre a 710 mila ferro-cisterna e camion con merci pericolose.



## «Testo riforma portuale tutto da bocciare»

GENOVA - «Nessun riferimento alla programmazione, al core network e alle politiche europee, nessuna soluzione per il lavoro nei porti, nessun incremento all'autonomia finanziaria, insomma una legge sostanzialmente da riscrivere». E' una bocciatura su tutti i fronti, quella del presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo (nella foto), per la legge di riforma portuale per la quale il Senato ha approvato la procedura d'urgenza. «Se il segnale è politico, per dire che i porti sono una priorità va bene, ma se il tema è quello contenutistico bisogna cambiare. A quel punto o rimane il titolo e gli articoli cambiano tutti - spiega Merlo - oppure la discussione si aprirà alla Camera. Il Governo pare che voglia porre una propria posizione, vedremo se integrerà il testo del Senato o presenterà una nuova legge, per ora prendiamo come positivo l'impegno delle forze politiche, ma traduciamolo in un'occasione da cogliere e non in un'occasione persa».

Per il presidente dell'Autorità portuale di Genova non avrebbe alcun senso approvare il testo licenziato dal Senato. «E' difficile, per come deve essere orientata la portualità moderna, poter intervenire su quel testo, troppe le cose da cambiare, a partire dall'impostazione generale. Abbiamo bisogno di costruire un'impalcatura totalmente nuova».





fondamentale positivo, è comunque precedente alla riforma del Titolo V della Parte II della nostra carta costituzionale, che ha visto sostanziali modifiche nel riparto delle competenze in questo settore». Riconoscendo che il testo di legge per cui viene richiesto l'esame con procedura abbreviata «è probabilmente

## Un “Piano Assoporti” entro ottobre con tre punti per rilanciare gli scali

11 settembre 2013

**Burocrazia da rivedere, coinvolgimento dei beni culturali per le crociere, autonomia finanziaria reale con il raddoppio della quota Iva da trattenere – Task force per gli investitori esteri e le tasse**

KUMA – “Bisogna che i governi italiani riconoscano che i nostri porti sono la chiave di volta dello sviluppo nazionale” – sottolinea Pasqualino Monti, neo-presidente di Assoporti – e specialmente bisogna che entro l’anno prossimo al massimo dovremo stare al passo delle riforme dell’intero comparto della logistica, altrimenti rischiamo di diventare la periferia del Mediterraneo”.

A fronte della continua erosione di traffici sui porti italiani, testimoniata dalle statistiche nazionali ed europee (-3,1% su base annua) Assoporti chiede al governo un piano di crescita che sarà presentato entro poche settimane.

“Entro ottobre presenteremo il nostro piano – conferma Monti – basato su tre pilastri. Il primo: meno burocrazia per le opere portuali. Il secondo: circuiti turistici per le crociere che coinvolgano anche i beni culturali. Il terzo: autonomia finanziaria vera e non mascherata e insufficiente”.

Monti cita le infinite attese (problema burocrazia) per la pianificazione portuale o anche per le semplici varianti ai piani. “Per una variante occorrono a volte anche nove anni di attesa, un assurdo in tempi di just-in-time. Bisogna tagliare i tempi per le approvazioni a livello dei principali competitor”. Una richiesta che da anni parte dai porti e trova sponda nelle risposte positive della classe politica, sia al governo che alle opposizioni, ma senza poi risultati concreti.

L’altro punto, quello dell’autonomia finanziaria, è anch’esso un tormentone infinito. “Al momento i porti possono usare solo l’1% del gettito Iva generato, con un tetto di 90 milioni all’anno, una miseria” – dice Monti – mentre potendo usare anche solo il 2%, che ammonterebbe a 260 milioni con le integrazioni, il sistema arriverebbe a generare introiti doppi rispetto agli attuali e potrebbe pesare per il 4/4,5% sul Pil, per un valore intorno ai 60 miliardi di euro.” Altra cifra che fa riflettere: la portualità fornisce all’erario italiano 13 miliardi di euro all’anno, mentre i porti ancora oggi, a settembre, non hanno ricevuto nemmeno un euro dei 90 milioni stanziati a parole per loro: colpa della burocrazia farraginoso, dei cento controlli incrociati, dei ritardi delle pratiche nei vari uffici dei ministeri. Una soluzione? Monti si chiama a quella che fu una strada indicata dall’allora ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli: utilizzare la Cassa depositi e prestiti per fare da garante ai fondi dello Stato anticipando quanto necessario sulla base degli stanziamenti. Ma ad oggi è rimasto lettera morta. E a fronte di questa palude, anche gli investitori stranieri latitano, pur cercando occasioni. Un problema che il consiglio dei ministri giorni fa aveva annunciato di voler affrontare per riportare gli investitori stranieri, con tasse certe – e ridotte – entro il mese di ottobre, sulla base di un piano messo insieme da una task-force Fabrizio Pagani di Palazzo Chigi, Stefano Firpo (Sviluppo economia), Alessandro Fusacchia (Affari esteri) che partirebbe da una sezione speciale nell’Agenzia delle Entrate dedicata a facilitare la chiarezza fiscale per gli investitori stranieri. Un’altra Araba Fenice nel panorama quasi infinito delle promesse italiane che non si realizzano mai?

## E i porti italiani spendono poco e anche male

ROMA – La bacchettata, impietosa, viene dalla Corte dei Conti: i porti italiani non riescono che a fatica a realizzare progetti infrastrutturali anche importanti, tanto che di tutti gli stanziamenti realmente varati dal potere pubblico, ne sono stati spesi meno della metà.

E' la sintesi del Rapporto su "Spese per le opere infrastrutturali dei porti italiani" che prende in esame i risultati di tre leggi ad hoc: la 488/99, la 388/2000 e la 166/2002. Tre leggi ormai lontane (visto che la più recente ha superato la boa dei dieci anni) e che avevano messo a disposizione dei porti italiani un insieme di 1500 miliardi di euro. Ebbene, di tutta questa cifra, secondo il rapporto della Corte dei Conti è stato speso il 38% degli stanziamenti della prima legge, nemmeno il 45% della seconda e della terza legge. Un disastro, che peraltro risulta evidente anche dalle critiche dei principali osservatori internazionali, sempre meno propensi a investire risorse private – che ci sono e continuano ad esserci, in caccia di opportunità – nella portualità italiana.

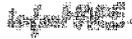
La Corte dei Conti ha provato anche, nel suo rapporto, a individuare le cause di questa Waterloo dei finanziamenti ai porti. Primo freno, la farraginosità burocratica, con un intreccio di burocrazie istituzionali che finisce per scoraggiare anche i più volenterosi. Ma c'è anche "inerzia o inadeguata capacità gestoria" di alcune Autorità portuali. Che sono spesso sottoposte a loro volta a vincoli di carattere politico o partitico, nell'incrocio di poteri – non sempre chiari anche dal punto di vista procedurale – entro cui si trovano ad agire. C'è infine il proliferare dei vincoli ambientali che si sovrappongono: a quelli nazionali si aggiungono e spesso in forme anche contraddittorie o concorrenziali, i vincoli regionali e provinciali, che rendono l'argomento un terreno minato per chi vuole decidere. Anche le normative delle gare d'appalto sono fatte in modo tale da rendere quasi impossibile un'aggiudicazione immediata e definitiva: ricorsi contro ricorsi allungano le procedure all'infinito, partendo dai TAR fino ai più alti gradi di giudizio. Insomma, quasi una jungla.

Alla fine della fiera, la Corte dei Conti richiama giustamente anche il problema dei "controlli carenti": da quelli ministeriali, che dovrebbero vigilare meglio e in tempi meno dilatati (tirata d'orecchie anche alla direzione generale dei porti al ministero delle Infrastrutture e Trasporti) a quelli interministeriali, con le interferenze spesso problematiche del dicastero dell'Economia e anche di quello dell'Ambiente. Insomma: non è vero che non ci sono soldi pubblici, spesso il problema è che i porti non sono capaci di spenderli presto e bene.

**Antonio Fulvi**

## **Cinque porti nella shortlist dei progetti che quest'anno si contenderanno l'ESPO Award**

*Sono Anversa, Cartagena, Dover, Livorno e Oslo*

 L'European Sea Ports Organisation (ESPO) ha definito la shortlist dei progetti che si contenderanno quest'anno l'aggiudicazione dell'ESPO Award, il riconoscimento istituito nel 2009 dall'associazione dei porti europei per premiare progetti innovativi elaborati dalle Autorità Portuali per integrare gli scali marittimi porti nel contesto sociale locale. A concorrere quest'anno al premio saranno le authority portuali di Anversa, Cartagena, Dover, Livorno e Oslo, i cui progetti sono stati selezionati sui 14 complessivamente presentati per la quinta edizione della premiazione.

ESPO ha ricordato che il tema del concorso di quest'anno è "Heritage", in quanto - ha spiegato l'associazione - l'integrazione sociale dei porti significa anche attenzione al loro attuale utilizzo e alla scoperta delle loro tradizioni.

Il vincitore del premio sarà annunciato il prossimo 6 novembre nel corso della tradizionale cerimonia che si terrà alla Town Hall di Bruxelles. 

## **La multipurpose *Yong Sheng* ha concluso il suo viaggio Cina-Europa attraverso il Mar Glaciale Artico**

*La nave della COSCO Shipping è arrivata ieri a Rotterdam*

~~inforMARE~~ Con l'arrivo avvenuto ieri nel porto di Rotterdam la nave multipurpose *Yong Sheng* della compagnia cinese COSCO Shipping Co., partita l'8 agosto dal porto di Dalian, ha completato il primo collegamento marittimo commerciale tra la Cina e l'Europa realizzato negli ultimi anni utilizzando la rotta che attraversa il Mar Glaciale Artico invece che quella che passa per il canale di Suez. ~~(#)~~

## **Trasporti: Marocco, porto Tanger Med continua macinare record**

**Tutti gli indicatori in positivo ed in doppia cifra**

(di Stefano Oliviero) (ANSAMED) - RABAT, 11 SET - Il porto marocchino di **Tanger Med** continua a registrare una crescita rimarcabile in tutte le sue attività, dando quindi definitivamente ragione a chi aveva scommesso su di esso e sulle sue potenzialità come punto di riferimento dei trasporti via nave per l'Atlantico ed il Mediterraneo. Basti solo considerare che, secondo i dati più recenti (cioè le rilevazioni statistiche effettuate in base ai movimenti sino a fine agosto e rese note dall'autorità portuale) tutte le evoluzioni che sono state registrate non state tutte in positivo, ma sprattutto tutte in doppia cifra. Il terminale per gli idrocarburi ha registrato nei primi 8 mesi del 2013 un flusso di 2,7 milioni di tonnellate, decuplicando in questo modo la quantità transitata da febbraio. Secondo le autorità portuali di Tanger Med, a fine anno le attività del terminal idrocarburi potrebbero toccare i 4,3 milioni di tonnellate, contro il milione del 2012. Tale notevole incremento sarebbe, in particolare, conseguenza dell'avvio dell'attività di rifornimento delle navi. Riguardo il traffico container, l'aumento in un anno (fine agosto 2012-fine agosto 2013) è stato del 39 per cento, per un totale di 1,6 milioni di container. A favorire tale evoluzione positiva è stato, oltre al rilancio del commercio marittimo mondiale, il rapido risanamento dell'immagine del porto, uscita scalfita dall'ondata di scioperi che, nel 2011, ne condizionarono pesantemente e per un lungo periodo le attività. Le attività di Tanger Med hanno evidentemente tratto beneficio anche dall'espansione dello stabilimento Renault a Tangeri, la cui produzione è integralmente destinata all'esportazione, nel Continente, così come in Europa e in Sud America. Sono oltre 86 mila i veicoli Renault transitati nel porto nel periodo gennaio-agosto 2013, praticamente il doppio dell'anno precedente, ai quali vanno aggiunti i 15 mila veicoli di altre case. Secondo le proiezioni, il traffico di vetture dovrebbe arrivare a 130 mila unità a fine 2013, contro le 81 mila del 2012. Anche il traffico passeggeri dovrebbe superare, alla fine di quest'anno, i due milioni di passaggi registrati nel 2012. Questo grazie alla nuova stazione marittima nel centro d'affari Tanger Med e al collegamento ferroviario con la stazione di Tanger Ville.

## Carriers plan for a one week FE-Europe rate hike!

Hapag-Lloyd has taken the lead in announcing a rate increase on the FE-Europe trade of \$500/teu to take effect on 23 September, just one week before the start of the National Day 'Golden Week' holidays in China that begins from 1 October.

The carriers are hoping for a surge in cargo bookings ahead of the holiday period to push through with the rate increase. However, any surge in volumes will be short-lived, as Chinese factories will close for the week long holiday in early October which also coincides with the traditional start of the winter slack season.

Several carriers have already announced skipped sailings in early October in anticipation of the slowdown in Chinese exports to Europe. The loops affected so far are :-

Carrier/Alliance	FE-North Europe Services	FE-Mediterranean Services
Maersk	AE-6/Week 41	
	AE-7/Week 40 (Chinese ports also omitted in Wk 41)	Not announced
CMA CGM/MSC	FAL 1/Week 41	Not announced
	Lion-FAL 7/Week 40 & 41	
CKYH	NE 7/Week 41	MD1/Week 41
		MD2/Week 41
		MD3/Week 40
Evergreen	CEM/Week 41	UAM/Week 40
CSCL/YM/WH		ABX/Week 41
CSCL/UASC		AMX-AMC/Week 41
G6	Loop 7/Week 41	EUM/Week 41
Zim		Not announced

A total of 8 FE-North Europe sailings (out of 22 weekly sailings) and 7 FE-Med sailings (out of 15 weekly sailings) are currently expected to be voided during the first two weeks of October.

Last year, the number of skipped sailings reached 14 on the FE-North Europe route and 11 on the FE-Med route during the October holidays period.

Carriers have not yet announced any capacity rationalisation plans for the winter slack season this year. In 2012, Maersk, the G6 and CKYH carriers each withdrew one FE-North Europe string in October. Freight rates could come under pressure again in October, if carriers fail to match supply to the reduced demand in the coming months.

## Surge in Asia-Europe box volumes expected in coming weeks

Rush ahead of Chinese holiday period will put carriers in strong position for rate push

**CARRIERS are expecting a surge in volumes on the Asia-Europe trade in the coming weeks, which will support attempts to increase prices on the trade in mid-September.**

Contacts told Containerisation International there were expectations of a surge in volumes in the weeks leading up to October, as shippers rush to export goods from China ahead of the National Day holiday, which runs from October 1 to October 7.

This would lead to vessel utilisation rates reaching up to 95% and position carriers strongly for a mid-September rate push.

Hapag-Lloyd has already reacted to the expected tightening of space and has announced a general rate increase of \$500 per teu on services from east Asia, excluding Japan, to all north European and Mediterranean destinations applicable from September 23.

It is understood the expectations of a volume surge and tightening of space in mid-September was one of the reasons that carriers' attempts to increase prices on September 1 failed, as certain carriers delayed attempts to increase prices, preferring to wait until market conditions were more conducive to a rate push later in the month.

Last week's figures from the Shanghai Containerised Freight Index show that all-in spot rates on services from China to north Europe slipped week on week by \$55 to \$1,183 per teu.

During the same time period, prices on services from China to the Mediterranean slipped by \$33 to \$1,211 per teu.

The price declines came despite carriers hoping to implement September increases of \$445-\$500 per teu on services from Asia to north Europe. Similar rate increases on services sailing from Asia to the Mediterranean had also been announced.

One contact said he expected the mid-September rate increase to be successful, but perhaps closer to \$250 per teu, rather than the \$500 per teu for which Hapag-Lloyd is aiming.

Following the October holiday, vessel utilisation rates are expected to decline quickly unless carriers attempt to alter vessel deployment.

In contrast to Asia-Europe, the SCFI index component for services from China to North America increased last week.

On US west coast services, the index jumped by 4% week on week to \$1,956 per feu and to the east coast it was up 0.5% to 3,378 per feu.

Analyst Dynaliners said it understood eastbound transpacific carriers had announced a September 1 peak season surcharge after their attempts to implement an August PSS had failed.

Transpacific vessel utilisation rates were tracking at around 90% in August, it added.