



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

21 OTTOBRE 2013

Adriatico e Ionio: macroregione trasporti

19 ottobre 2013 |

Il percorso come quadro di riferimento per i programmi dal 2014 al 2020

ANCONA – “Abbiamo avviato la fase di costruzione delle priorità strategiche del pilastro 2 Connettività, ovvero trasporti e energia, di cui la Regione Friuli Venezia Giulia ha il coordinamento tra tutte le regioni italiane”.

Lo ha affermato ad Ancona il consigliere regionale Vittorino Boem, intervenendo in rappresentanza del Friuli Venezia Giulia a “Connecting the Adriatic and Ionian Region”, la prima riunione europea sul secondo pilastro della Macroregione Adriatico Ionica, relativo alle infrastrutture.

Nel corso dell'incontro di Ancona si è delineato il percorso che porterà Regioni e Stati coinvolti a definire la strategia europea per la macroregione Adriatico Ionica, ed è stato chiarito che tale strumento, pur non portando risorse aggiuntive, costituirà il quadro di riferimento di tutti i successivi programmi operativi 2014-2020, comunitari e nazionali.

I rappresentanti ministeriali hanno indicato le successive tappe del piano di azione, che dovrà essere presentato alla Ue entro il primo semestre 2014 e approvato dal Consiglio Ue entro l'anno, nel semestre di presidenza italiana.

Intervenendo ai lavori, Boem ha anche sottolineato che “Il sistema portuale dell'Alto Adriatico è uno sbocco naturale anche per i prodotti che dai Balcani risalgono l'Adriatico verso i mercati del centro Europa”.

Al Sud 20% imprese logistica, prima la modalità marittima

Italia primo paese Ue per merci short Sea Shipping Mediterraneo

(ANSA) - NAPOLI, 15 OTT - La logistica è una componente importante del sistema economico italiano: si stima un valore di circa 200 mld. pari al 12,7% del PIL. Tra dipendenti diretti e indotto, dà lavoro a 1 milione di unità. Sono alcuni dei dati emersi dal confronto tra economisti e operatori del settore a confronto oggi nel convegno svoltosi al Banco di Napoli.

In Italia considerando tutti i settori connessi alla logistica sono presenti oltre 160 mila imprese, di cui il 17% sono società di capitale. Il Mezzogiorno vanta la presenza di oltre 45 mila imprese. In Campania, Sicilia e Puglia è concentrato il 70,5% delle aziende del Sud Italia. La strada con il 35,6% e il mare con il 30,5% sono le principali modalità di trasporto delle nostre merci in import-export. Quest'ultima percentuale raddoppia se si considera il Mezzogiorno. È ancora ridotta la quota del trasporto merci su ferrovia (2%). Anche nel 1 sem. 2013 l'Italia si conferma il 1 partner negli scambi commerciali con l'area MED con 29,3 miliardi di euro di interscambio e di questi, il 76% (pari a 22,2 miliardi di euro) è ascrivibile al trasporto marittimo. I nostri porti movimentano circa 9,6 milioni di teus, di cui il 46% dagli scali del Mezzogiorno; complessivamente movimentano 466 milioni di tonnellate di merci.

L'Italia è il primo Paese dell'UE 27 per merci movimentate in Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 204,4 milioni di tonnellate (37,5% del totale Europa). In Italia vi sono 19 interporti operativi e hanno contribuito allo sviluppo del trasporto intermodale e ferroviario movimentando oltre 1,7 milioni di teu, poco meno di 1 milione di UTI e poco più di 100.000 carri di traffico ferroviario. Secondo elaborazioni di SRM su un panel di oltre 4.400 imprese, il fatturato stimato del settore logistico nel Mezzogiorno è di oltre 8,5 mld. * La Campania. La ricerca ha utilizzato l'interscambio commerciale come uno dei parametri per dare la dimensione della dimensione logistica del Paese; il mare e la strada sono le principali modalità utilizzate dalle imprese campane per gli scambi import-export, con il 46% del valore complessivo della merce nel primo caso ed il 26,3% nel secondo (1 sem 2013). Le imprese dei vari settori connessi alla logistica in Campania sono circa 14mila; un quarto sono società di Società di capitale. L'interscambio commerciale tra la Campania ed il resto del mondo al primo semestre 2013 è pari ad oltre 9,8 miliardi di euro, dovuto per il 51,5% all'import e per la restante quota a flussi in uscita dalla regione. Rispetto all'analogo periodo del 2012, si registra un calo del 3,3%. Per quanto riguarda, invece, le aree coinvolte negli scambi, i primi partner della Campania sono i paesi dell'Unione europea che assorbono il 47,3% del totale; seguono quelli dell'Asia orientale (11,5%) e quelli dei restanti territori europei (10,6%). Le principali merci in entrata/uscita dalla regione riguardano, infine, i prodotti alimentari (17,9% del totale) ed i metalli e i manufatti in metallo (15,8%). La regione è ritenuta dalla ricerca come "Area a densità logistica" in quanto possiede requisiti imprenditoriali, infrastrutturali e potenzialità di sviluppo tali da poter rappresentare uno dei territori volano per lo sviluppo del Paese. Per quanto riguarda le opere della Legge 443/01-Obiettivo, l'ultima ripartizione territoriale dei costi del Programma Infrastrutture Strategiche assegna alle opere campane 21,4 miliardi di euro pari al 5,7% del valore nazionale. La maggior parte degli interventi è relativa, tra l'altro alla rete stradale (5,6 miliardi) e ferroviaria (7,2 miliardi). Tra gli interventi logistici principali figurano l'adeguamento ed il potenziamento degli accessi viari e ferroviari dell'hub portuale di Napoli-Salerno (con un costo al 30 settembre 2012 di 261,5 milioni di euro ed una disponibilità del 6,2%) e l'hub interportuale di Nola, Battipaglia, Marcianise/Maddaloni (con un costo di 203,4 milioni di euro ed una disponibilità del 76,7%). (ANSA).

Frutta fresca *Made in Italy* sulle tavole americane grazie a ZIM

Partiti da Genova e arrivati a New York, con la merce perfettamente conservata, i primi container reefer israeliani che trasportano le pere e mele prodotte in Emilia-Romagna e Trentino-Alto Adige dopo la caduta del protezionismo USA su queste merceologie

È andata a buon fine – la merce è arrivata perfettamente fresca ed integra – la prima consegna di una certa qualità di frutta dall'Italia in Nord America che ha sancito una svolta nella storia dei rapporti commerciali tra le due sponde dell'Atlantico.

Infatti, dopo annose trattative e negoziati

complessi, è finalmente caduto il muro protezionistico che per dieci anni aveva bloccato le esportazioni di pere e mele tricolori sulle tavole statunitensi: a metà ottobre sarà disponibile per i consumatori statunitensi di alcune grandi città della fascia Est la prima partita di frutti italiani. A stabilirlo è il piano operativo, sottoscritto dall'Animal and Plant Health Inspection Service (APHIS) americano e dal Servizio fitosanitario centrale del

Mipaaf, con il quale è stato definito il programma finalizzato all'esportazione di mele e pere italiane verso gli Usa.

“L'accordo, raggiunto dopo un laborioso percorso che ha visto coinvolti Mipaaf, Regioni e diversi operatori del settore, è positivo - commenta l'Organizzazione degli imprenditori agricoli - non solo

perché arriva in un momento in cui la domanda interna è stagnante, ma soprattutto perché il nuovo mercato di sbocco è così importante che potrebbe migliorare in maniera significativa la redditività delle nostre aziende, come si può verificare dai dati diffusi dal nostro centro studi, che stima, a seguito dell'apertura, un potenziale giro d'affari di oltre 12 milioni di euro per le mele e più di 7 milioni di euro per le pere”.

Gli USA sono infatti il secondo produttore mondiale di mele e il terzo di pere e le importazioni arrivano a quasi 148 mila tonnellate nel primo caso e a poco più di 77 mila nel secondo.

Questo accordo apre scenari rilevanti per l'Italia e per la regione Emilia Romagna, da cui proviene il 65% delle pere nazionali, per superare la flessione dei consumi interni e il calo dell'export verso i mercati europei tradizionali, cioè Germania e Regno Unito.

Come prima sperimentazione produttiva sono stati investiti 56 ha di mele varietà Gala, Golden, GrammySmith e Fuji in Trentino-Alto Adige e 238 ha di pere Abate Fetel in Emilia-Romagna con

l'obiettivo di collocare circa 1.000 tonnellate di prodotto. I primi test fitosanitari hanno dato risultati positivi, in linea con le esigenze del mercato di destinazione.

La previsione della partenza alla fine di settembre dei primi carichi di mele delle cooperative agricole delle province di Trento e Bolzano e delle pere Abate spedite dall'Emilia Romagna si è realizzata: Zim Integrated Shipping Service Ltd ha infatti realizzato e concluso la prima spedizione con efficacia ed efficienza.

“Il servizio ZCA della nostra compagnia si fa preferire rispetto a tutti gli altri in quanto ha il transit time più veloce, 10 giorni da Genova a New York” spiega il direttore commerciale di Zim, Gabriele Parodi, visibilmente soddisfatto per questo nuovo primato raggiunto dalla compagnia israeliana, che in pochi anni si sta imponendo come vettore altamente specializzato nel trasporto di merce a temperatura controllata.

I porti italiani ancora in fase embrionale

Anche in Parlamento tutte le associazioni di categoria bocchiano il DDL di riforma dell'84/94, che, senza pesanti emendamenti, "non consentirà agli scali di avviarsi all'età adulta"

Nell'ambito dell'iter parlamentare del disegno di legge di riforma della normativa portuale (Legge 84/94), l'ottava commissione del Senato, che annovera i principali sostenitori dei testi presentati (fra cui uno degli estensori, Marco Filippi), ha ascoltato in audizione diverse associazioni di categoria, a coprire l'intero spettro dei soggetti portatori di interesse e con la sola eccezione di Assoport, che ha chiesto un rinvio in vista di una prossima riunione interna all'organizzazione.

In estrema sintesi, limitandosi a quelle associazioni che hanno reso pubbliche le proprie audizioni e presentazioni

di emendamenti (Assologistica, Assiterminal, Confetra) o quantomeno riassunto le proprie istanze – è il caso delle tre sigle sindacali confederali – (non hanno fornito risposta alle nostre domande Confitarma, Fedarlinea e Federagenti), si può dire che il cluster marittimo-portuale, come del resto ribadito da tempo, non si è fatto minimamente tema di bocciare di fatto il DDL anche di fronte ai suoi fautori, sollevando moltissimi rilievi e proponendo una pioggia di emendamenti.

Il giudizio più duro (ma che ricalca per molti aspetti anche quello delle altre associazioni) è probabilmente quello di

Confetra: "L'assenza nei DDLL (sono due, riuniti, *nda*) di qualsiasi riferimento al ruolo di regolazione dell'Autorità dei Trasporti magari come cabina di regia e agli indirizzi europei al proposito, il richiamo enfatico dei relatori alla legislazione concorrente che il Governo Monti avrebbe voluto e dovuto correggere (il federalismo logistico ha avuto solo effetti negativi), alcune delle riserve espresse in sede parlamentare a proposito del Regolamento che il Commissario Kallas si prefigge di far approvare prima delle elezioni europee, l'assunzione dell'accordo interassociativo – peraltro disdetto da Assoport – sui

servizi tecnico-nautici sono per noi la cartina di tornasole che con questi DDLL non si apre la fase adulta della portualità nazionale, che avrebbe dovuto seguire quella infantile caratterizzata dal superamento dei monopoli e dal riallineamento qualitativo di gran parte dei porti nazionali".

E, se è normale che una legge, dovendo contemperare diversi interessi, presenti aspetti sfavorevoli per una singola categoria, è significativo che in questo

caso molti dei rilievi siano condivisi pressoché da tutti. Comune ad esempio è la considerazione che a monte dei problemi del sistema logistico-portuale italiano ci sia l'assenza di una pianificazione nazionale: "È evidente l'inefficacia di queste come di altre norme in materia portuale e logistica se continuerà a mancare un quadro programmatico generale. La funzione programmatica dello Stato dovrebbe indicare alle Autorità Portuali il fine da perseguire e mettere fine alla anarchia delle ambizioni localistiche" ha scritto ad esempio Assologistica.

Che, con Assiterminal e Confetra, autrice di un emendamento apposito, condivide anche l'opinione sull'opportunità che la normativa italiana si rifaccia alle indicazioni europee, ad esempio nell'utilizzazione dei criteri TEN-T per la classificazione dei porti. Tutti concordi anche nel chiedere che il testo provveda

a definire giuridicamente i porti di transshipment. Le tre associazioni chiedono poi di emendare il DDL laddove si limita la libertà di impresa dei terminalisti e di correggere la stretta corrispondenza prevista fra la durata delle proroghe delle concessioni e gli investimenti effettuati dal concessionario. Unanimità anche sulla necessità di modificare la norma in tema di "tariffa di prontezza operativa", in modo da meglio ripartire fra l'utenza le spese per il servizio di rimorchio portuale. Comuni ad Assologistica e Confetra le richieste in materia di applicazione di metodi *price cap* per la tariffazione dei servizi tecnico-nautici (sul tema invece i sindacati hanno espresso apprezzamento per il mantenimento dello status quo anticoncorrenziale) e di definizione normativa a proposito della conclusione di contratti di fornitura di lavoro temporaneo, mentre Assiterminal ha presentato emendamenti ampi e diffusi su tutta la sezione del DDL dedicata al terminalismo. Determinato anche l'intervento dei sindacati, che, pur esprimendo apprezzamento per "la riunione in un corpus normativo dei numerosi provvedimenti contenuti nei decreti Salvaitalia, Crescitalia e Sviluppo", definiscono il testo "ancora incompleto e non adeguato alle rinviate esigenze del settore e rispetto alla tematiche del lavoro". Le associazioni dei lavoratori auspicano in particolare una maggiore tutela delle imprese ex art.17 e chiedono che venga definitivamente chiarita la natura privatistica dei contratti dei dipendenti delle

autorità portuali (il medesimo applicato ai dipendenti dei terminal: oggi le norme di contenimento della spesa pubblica cui i contratti devono sottostare bloccano ogni aumento), uno degli scogli – insieme alla modifica della quota di flessibilità sulle ore di straordinario annuali – su cui si è arenata la trattativa per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, causa dello sciopero di 24 ore proclamato per il prossimo 8 novembre.

Assoporti sulla sentenza per Massidda

19 ottobre 2013 |

ROMA – Il consiglio direttivo di Assoporti è stato convocato per lunedì 21, in vista dell'assemblea – già formalizzata – di martedì 29: ma anche e specialmente per fare il punto sulle ricadute della sentenza del Consiglio di Stato, che ha "sbalzato" dalla presidenza dell'Authority di Cagliari l'ex senatore Massidda, ribadendo la inderogabile necessità – per le nomine – della "massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia marittima e dei trasporti" nonché la necessità, "di norma" di una laurea specifica.


E' probabile che il consiglio direttivo sia anche chiamato ad emettere una nota ufficiale sul delicato tema. Lo stesso presidente di Assoporti Pasqualino Monti, da noi interpellato, ci ha chiesto di attendere il documento ufficiale dell'associazione, che segnerà anche la linea da cui partirà l'eventuale dibattito in assemblea.

"A titolo personale e come presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia – ci ha dichiarato il presidente Monti – posso solo dire che la sentenza del Consiglio di Stato porta alcuni chiarimenti sulla necessità di una qualificazione professionale specifica per i candidati alla presidenza delle Autorità portuali, ma nello stesso tempo apre nuovi margini di incertezza che dovranno essere attentamente valutati. Mi si lasci dire inoltre che mi è dispiaciuta la vicenda dell'amico e collega Massidda, il quale in due anni di presidenza a Cagliari ha fatto più che bene per unanime riconoscimento sia degli operatori che dello shipping, dimostrando in sostanza che se dobbiamo guardare ai risultati non è una qualificazione professionale a priori sulla carta che può da sola garantire la migliore condotta di un porto".


A.F.

MSC Crociere prevede di chiudere il 2013 con un totale di 1,6 milioni di passeggeri

Nel 2012 la flotta della compagnia aveva ospitato oltre 1,4 milioni di passeggeri

 MSC Crociere conferma il trend di crescita dei passeggeri ospitati a bordo delle navi della propria flotta. In occasione della partecipazione al TTG Incontri in svolgimento a Rimini, MSC Crociere ha reso noto che prevede di chiudere l'intero 2013 con un totale di 1,6 milioni di passeggeri rispetto ad oltre 1,4 milioni di passeggeri imbarcati sulle navi della compagnia nel 2012, anno in cui MSC Crociere ha realizzato un giro d'affari di 1,35 miliardi di euro.

MSC Crociere ha ricordato inoltre che il settore delle crociere è un mercato che non ha mai conosciuto crisi e che, se nel 1970 i crocieristi erano solo 500mila, nel 2012 hanno sfiorato i 21 milioni, di cui 11,6 milioni in Nord America, 6,26 milioni in Europa, 3,0 milioni nel resto del mondo. Tale trend positivo - ha sottolineato la compagnia - continuerà nei prossimi anni e la previsione a livello globale è di 25 milioni di passeggeri entro il 2015 e 30 milioni entro il 2020.

MSC Crociere ha evidenziato che le compagnie crocieristiche continuano a investire in nuove navi aumentando la capacità delle flotte, con la crescita maggiore registrata nell'area del Mediterraneo che in 10 anni è aumentata del 195%; i Caraibi, pur crescendo del 69%, hanno perso quote di mercato (dal 40% al 35%) a vantaggio del Mediterraneo e del resto d'Europa che insieme rappresentano quasi il 30% del settore. 

Sono cinque i porti italiani inclusi nel network marittimo P3 di CMA CGM, Maersk Line e MSC

Si tratta di Gioia Tauro (inserito in cinque servizi), La Spezia (quattro servizi), Genova (tre servizi), Trieste (un servizio) e Napoli (un servizio)

~~inforMARE~~ La nuova rete di servizi di linea dell'alleanza P3 Network, che è stata costituita quest'anno dalle prime tre compagnie di navigazione del settore CMA CGM, Maersk Line e Mediterranean Shipping company (MSC) assegnandole una flotta di 255 portacontainer per una capacità di stiva pari a 2,6 milioni di teu (~~inforMARE~~ del 18 giugno 2013), sarà suddivisa in cinque principali rotte di traffico: i collegamenti Asia-Nord Europa, che saranno realizzati con otto rotazioni; la rotta Asia-Mediterraneo/Mar Nero, che sarà coperta con cinque rotazioni; i collegamenti Asia-USA (West Coast) e Asia-USA (East Coast), realizzati rispettivamente con cinque e quattro rotazioni; le linee transatlantiche, che presenteranno cinque rotazioni.

Sono cinque i porti italiani inclusi nella rete di servizi del network P3, che CMA CGM, Maersk e MSC intendono avviare nel secondo trimestre del prossimo anno dopo aver ricevuto il benestare dalle autorità competenti. Il porto di Gioia Tauro verrà scalato nell'ambito dei collegamenti Asia-Nord Europa (servizio Silk), Asia-Mediterraneo/Mar Nero (servizi Dragon e Jade) e nei collegamenti transatlantici (servizi Medusa e MedGulf). I porti di Genova e La Spezia saranno toccati dal servizio Dragon sulla rotta Asia-Mediterraneo, dal servizio Medusa sulla rotta Mediterraneo-USA costa orientale e dal servizio MedGulf sulla rotta Mediterraneo-Golfo USA, mentre il solo scalo spezzino sarà incluso anche nel servizio Jade che percorrerà la rotta Asia-Mediterraneo/Mar Nero. Il porto di Trieste sarà scalato dal servizio Phoenix sulla rotta Asia-Mediterraneo. Il porto di Napoli farà parte del servizio Medusa che collegherà il Mediterraneo con la East Coast USA.

La configurazione della nuova rete dell'alleanza armatoriale P3 Network sarà la seguente: (M)