



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

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

**25 OTTOBRE 2013**

## **Porti: Taranto; lavoratori terminal in stato di agitazione**

**Sindacati, Tct non ha ancora presentato piano industriale**

(ANSA) - TARANTO, 23 OTT - I sindacati confederali hanno proclamato lo stato di agitazione dei lavoratori della **Taranto Container Terminal**, che gestisce il molo polisettoriale.

"A tutt'oggi - sottolineano Cgil, Cisl e Uil - la Tct non ha presentato un piano industriale che consente di poter garantire una adeguata prosecuzione della operatività del Terminal. Di contro, dopo aver delocalizzato le linee oceaniche al Pireo ha proceduto ad ulteriori ridimensionamenti del traffico, aggravando ulteriormente il disagio dei lavoratori".

I 500 lavoratori Tct sono in cassa integrazione fino alla prossima primavera. Gli azionisti di maggioranza hanno lanciato un ultimatum chiedendo di accelerare la conclusione dei primi lavori infrastrutturali al porto.

Lo stato di agitazione è stato indetto per "chiarire in maniera definitiva la volontà di portare a compimento i programmi già definiti e concordati con le parti sociali e il Governo". "Pretendiamo - concludono i sindacati - che al tavolo previsto per le 'procedure di raffreddamento' siano presenti i legali rappresentanti delle società azioniste. Sarà nostra cura comunicare modalità e programmi relative successive azioni di protesta". (ANSA).

## **Porti: Ap Taranto promuove reimpiego lavoratori**

**Convocata riunione in Prefettura con Confindustria e sindacati**

(ANSA) - BARI, 23 OTT - Per individuare i meccanismi di compensazione delle criticità occupazionali del territorio ionico è stata convocata una riunione nella Prefettura di Taranto con sindacati e Confindustria. In tale sede l'Autorità Portuale di Taranto proporrà la creazione, con modalità da individuare congiuntamente con le istituzioni competenti, di un bacino occupazionale in ambito portuale per il reimpiego, da parte delle imprese concessionarie e delle imprese che stanno realizzando o realizzeranno opere in porto, dei lavoratori ex Delta Uno e di lavoratori delle imprese portuali in crisi.

## Porto di Taranto: riunione al Diset

Il 17 ottobre, si è tenuta presso la sede della Presidenza del Consiglio dei Ministri, la prevista riunione inerente l' "Accordo per lo Sviluppo dei Traffici containerizzati nel porto di Taranto ed il superamento dello stato di emergenza socio economico ambientale". La riunione, convocata dal DISET – Dipartimento per lo Sviluppo delle Economie Territoriali – si è tenuta alla presenza del Ministro per la Coesione Territoriale Dr. Carlo Trigilia, del Capo Dipartimento DISET, Ing. Aldo Mancurti, del Capo di Gabinetto Prof. Alfonso Celotto e del Presidente dell' AP di Taranto Prof. Avv. Sergio Prete ed erano presenti alcuni rappresentanti delle società azioniste della TCT, ossia Evergreen Marine Corporation, Hutchison Port Holding e GSI Logistics.

Il Ministro Trigilia ha colto l'occasione per confermare la volontà di realizzare gli interventi previsti nell'Accordo del 2012 nel più breve tempo possibile, in considerazione del fatto che lo sviluppo del porto di Taranto è considerato strategico non solo a livello territoriale ma anche a livello nazionale.

Nel corso del confronto, la TCT SPA e l'Evergreen hanno confermato il forte interesse per il porto di Taranto e la volontà di continuare ad operare nello stesso, pur evidenziando la necessità di avere una data certa di ultimazione dei lavori, al fine di organizzare le proprie attività e programmare i relativi investimenti.

Preso atto della volontà congiunta e condivisa di confermare gli Accordi già sottoscritti, le Parti hanno concordato di individuare, nei prossimi giorni, un termine certo di ultimazione dei lavori. Tale scadenza dovrà essere accettata da tutti i soggetti pubblici che intervengono nelle varie procedure al fine di condividere eventuali responsabilità legate a ritardi o inadempimenti.

Si informa, altresì, che il 29 ottobre p.v. si terrà una riunione in Prefettura – convocata da SE il Prefetto di Taranto – unitamente alle OO.SS. e Confindustria, per esaminare, approfondire ed individuare meccanismi di compensazione delle criticità occupazionali del territorio jonico anche in relazione alle programmate prospettive di sviluppo. In tale sede, l'Autorità Portuale proporrà la creazione, con modalità da individuare congiuntamente con le istituzioni competenti, di un bacino occupazionale in ambito portuale per il reimpiego, da parte delle imprese concessionarie e delle imprese che stanno realizzando o realizzeranno opere in porto, dei lavoratori ex Delta Uno e di lavoratori delle imprese portuali in crisi.

## Confermati i vertici di Assoport

*A Roma il direttivo dell'Associazione dei Porti Italiani*

~~Inf~~ Oggi il direttivo della Associazione dei Porti Italiani (Assoport) ha confermato in blocco i vicepresidenti che affiancheranno nei prossimi mesi il presidente Pasqualino Monti (presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia) nel compito di attuare un forte rilancio della filiera e del cluster marittimo e logistico. Solo Luciano Guerrieri, che pure - come ha sottolineato il presidente Monti - ha fornito un appoggio costante all'associazione, non farà parte della squadra avendo personalmente manifestato l'opportunità di lasciare il suo posto, essendo scaduto il suo secondo mandato alla presidenza dell'Autorità Portuale di Piombino di cui è oggi commissario.

Entra nell'ufficio di presidenza con la carica di vice presidente, Sergio Prete, presidente dell'Autorità Portuale di Taranto. Confermati tutti gli altri vice presidenti: Luigi Merlo (Genova) con la carica di vice presidente vicario, Pierluigi Massidda (Cagliari), a cui il direttivo ha confermato piena fiducia, Franco Mariani (Bari), Aldo Garozzo (Augusta), Marina Monassi (Trieste) e Giovanni Grimaldi (Gioia Tauro). ~~(M)~~

## lascia guerrieri (piombino)

**Assoporti, ecco i vertici  
Massidda confermato**

Roma - Il Direttivo della Associazione dei porti italiani (Assoporti) ha confermato in blocco i vicepresidenti che affiancheranno nei prossimi mesi il presidente **Pasqualino Monti** nel compito di attuare un forte rilancio della filiera e del cluster marittimo e logistico. Solo **Luciano Guerrieri**, che pure - come sottolinea il presidente Monti - ha fornito un appoggio costante all'Associazione, non farà parte della squadra avendo personalmente manifestato l'opportunità di lasciare il suo posto, essendo scaduto il suo secondo mandato alla presidenza dell'Autorità portuale di Piombino di cui è oggi commissario. Entra nell'Ufficio di presidenza con la carica di vice presidente, **Sergio Prete**, presidente del Porto di Taranto. Confermati tutti gli altri vice presidenti: **Luigi Merlo** (Genova) con la carica di vice presidente vicario, **Pierluigi Massidda** (Cagliari), a cui il Direttivo ha confermato piena fiducia, **Franco Mariani** (Bari), **Aldo Garozzo** (Augusta), **Marina Monassi** (Trieste) e **Giovanni Grimaldi** (Gioia Tauro).

## Assoporti in assemblea ma i porti scioperano

23 ottobre 2013 |

**Ventiquattr'ore di blocco proclamato per l'8 novembre – Il problema dello “status” del personale delle Authorities – L'autofinanziamento e le proposte**

ROMA – Da una parte gli scali marittimi italiani cercano una soluzione all'autofinanziamento, con la proposta – che il presidente di Assoporti Pasqualino Monti ribadirà nell'assemblea di martedì 29 ottobre – di arrivare a una “autodeterminazione finanziaria”. Dall'altra i sindacati compatti annunciano uno sciopero di 24 ore che bloccherà tutti gli scali italiani venerdì 8 novembre. Infine c'è anche la UE che sta elaborando – faticosamente e con tempi biblici, come sempre – una nuova direttiva che dovrebbe rendere più coordinata la politica portuale europea.

A preoccupare di più, almeno in tempi brevi, è lo sciopero. E' stato preannunciato da tutte le sigle sindacali di comparto: Fil-Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti: tema dello scontro, il contratto collettivo nazionale di lavoro del personale delle Autorità portuali scaduto da quasi un anno e non ancora sulla via della ricontrattazione. Ma c'è di più: ovvero la mancata soluzione dello “status” dei dipendenti delle Autorità portuali, che da un lato sono considerati assoggettati alle normative dei dipendenti pubblici (e quindi hanno di fatto stipendi bloccati) e dall'altro sono a servizio di un organismo privato, sia pure con funzioni pubbliche.

Da capire che cosa causerà, sull'operatività dei porti, lo sciopero dell'8 novembre perché in teoria le Autorità portuali non hanno compiti diretti nella gestione degli scali: ma ne hanno di indiretti e di notevole portata. Al di là di tutto, uno sciopero nei porti non è un buon segnale per un comparto che cerca disperatamente di fronteggiare la più pesante crisi degli ultimi cinquant'anni: ed è anche la conferma che in vent'anni di legge 84/94 nessun governo è riuscito a mettere ordine su una vicenda che alla fine poteva aggiustarsi solo con una settimana di lavoro. Ammesso che il parlamento volesse occuparsene, invece di essere in tutt'altre faccende affaccendato.

## **Porti: si studia strategia ambientale per Brindisi e Patrasso**

**Si valuta incidenza emissioni portuali su inquinamento città**

(ANSA) - BARI, 23 OTT - La promozione della gestione strategica ambientale è stata al centro del tavolo di lavoro tra autorità ambientali e portuali del progetto Cesapo (Contributo delle sorgenti emissive alla qualità dell'aria nelle città portuali in Grecia e in Italia) tenutosi oggi a Bari nell'ambito del seminario 'Soluzioni e policy in ambito portuale' organizzato da Arpa Puglia.

Il progetto si concentra sulle aree portuali di Patrasso (Grecia) e Brindisi con l'obiettivo di definire il contributo delle varie fonti di emissione che incidono sull'inquinamento atmosferico delle città portuali e di collegare i risultati scientifici ad azioni integrate e proposte per lo sviluppo sostenibile urbano nel Mediterraneo. Nell'incontro sono stati presentati i risultati del monitoraggio condotto tra giugno ed ottobre 2012 nello scalo pugliese prendendo in considerazione le condizioni meteorologiche e valutando il contributo delle varie attività quali il traffico e la manovra delle navi nel porto ed il traffico veicolare connesso al carico/scarico delle navi.

I dati (raccolti dalle centraline gestite da Arpa Puglia e Isac-Cnr) hanno in particolare mostrato i contributi delle attività portuali alle concentrazioni numeriche di particelle ultrafini e di nanoparticelle, oltre che alle concentrazioni di Pm2.5. La combinazione dei dati tra Brindisi e Patrasso è il punto di riferimento per l'applicazione di modelli matematici e simulazioni con lo scopo di ottenere un confronto tra lo stato di inquinamento dell'aria nelle due città portuali e di raggiungere conclusioni utili per lo studio della qualità dell'aria. Tali conclusioni forniranno un supporto decisionale per lo sviluppo di politiche ambientali e per la produzione di una Guida alle Buone Pratiche in ambito portuale. Il Progetto è sviluppato nel quadro del Programma INTERREG "Grecia-Italia 2007/2013", ha un budget di 816.250 ed una durata di 24 mesi ed è finanziato dall'Unione Europea-Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale e dai Fondi Nazionali di Grecia e Italia.

I partecipanti al Progetto sono: l'Istituto di Scienze dell'Atmosfera e del Clima Isac Cnr (Lecce), l'Università del Salento (Lecce) e l'Agenzia Regionale per la Protezione e la Prevenzione dell'Ambiente Arpa Puglia (Bari) per l'Italia e per la Grecia l'Università di Patrasso in qualità di Coordinatore del Progetto e la Regione della Grecia Occidentale. (ANSA).

## Porto di Brindisi: pronto il bando per il collegamento ferroviario a Costa Morena Est

Costerà 3 milioni di euro, all'Autorità portuale di Brindisi, la realizzazione del collegamento ferroviario con le banchine di Costa Morena Est. Il bando è stato pubblicato dall'ente e fa seguito al decreto presidenziale 143 dell'8 gennaio 2013 con cui viene stabilito di affidare il bando "nell'ottica di un prevedibile aumento del trasporto marittimo già ad oggi notevolmente sostenuto".

"L'Autorità Portuale di Brindisi ha ritenuto opportuno procedere alla progettazione di opere

ferroviarie in grado di potenziare la capacità delle aree portuali a servizio del trasporto di merci. Attualmente il fascio ferroviario di binari di presa e consegna insistente nelle aree portuali risulta insufficiente a movimentare il carico merci che si prevede possa transitare dalla banchina di Costa Morena" si legge nella relazione del progetto.

L'attività comprende due distinte fasi di intervento:

- 1) la riqualificazione del raccordo di collegamento esistente tra il fascio di presa e consegna e la linea ferroviaria ASI, per il quale si prevede la sostituzione delle traverse e dei binari 50 UNI con traverse in c.a.p. e rotaie 60 UNI;
- 2) la realizzazione del collegamento tra il fascio di presa e consegna esistente e lo sporgente di Costa Morena Est mediante la realizzazione di un nuovo binario di lunghezza pari a circa 400 m percorribile ad una velocità massima di 30 Km/h, che partendo dal piazzale di Costa Morena e attraversando l'attuale strada di accesso a Costa Morena, giunge fino allo sporgente.

La realizzazione del collegamento del fascio di presa e consegna e la realizzazione del nuovo raccordo ferroviario con lo sporgente, saranno eseguite a raso per tutte le aree che interessano il piazzale esistente con esclusione del tratto di raccordo in trincea. Per queste opere, oltre all'installazione di due deviatori semplici per il raccordo delle linee esistenti, è prevista l'installazione della controrotaia per la realizzazione di uno strato di binder in conglomerato bituminoso per poter avere la pavimentazione allo stesso piano del ferro e rendere fruibili tutte le aree e gli spazi di Costa Morena.

Sulla nuova banchina di Costa Morena est è prevista la realizzazione di un nuovo fascio di binari in posizione centrale rispetto ai limiti della banchina di cui uno, quello centrale, sarà realizzato con il presente progetto mentre i due binari laterali saranno realizzati con il progetto finanziato CIPE.

Il fascio, realizzato con armamento e ballast tradizionale, sarà dotato di n°3 binari di lunghezza pari a circa 450m ciascuno, di tre nuovi deviatori semplici e un deviatoio di tipo inglese. Anche queste linee, come per il tratto di raccordo, sono progettate e dimensionate per essere percorribili ad una velocità massima di 30 Km/h.

Anche le opere da realizzare sullo sporgente di Costa Morena sono previste a raso in modo da rendere percorribili le aree circostanti il fascio e, soprattutto, al fine di agevolare le operazioni di carico e scarico delle merci per la composizione dei treni. L'armamento sarà realizzato con utilizzo di rotaie del tipo 60 UNI (usato servibile) su traverse in c.a.p. anch'esse del tipo usato servibile. L'intervento si completa con l'installazione della controrotaia su tutti i binari che saranno realizzati in banchina per poter eseguire la realizzazione della pavimentazione allo stesso piano del ferro ed eliminare qualsiasi interferenza tra l'asse attrezzato e la banchina.

Le opere progettate comprendono la costruzione di nuovi binari nell'area portuale sia in sostituzione

del vecchio fascio di presa e consegna, che per l'attrezzamento della nuova banchina di Costa Morena Est per uno sviluppo totale di circa 3000 ml. I binari del fascio di presa e consegna e della banchina Costa Morena Est avranno la quota del piano del ferro pari a quella del piano stradale adiacente. Il collegamento tra la banchina di Costa Morena Est ed il fascio di presa in consegna sarà realizzato mediante la demolizione e lo sbancamento dell'attuale via di accesso all'area, consentendo così la realizzazione della linea in trincea con un percorso a raso e dislivelli piano altimetrici pressoché nulli.

**Francesca Cuomo**

## Italian Cruise Day a Livorno

23 ottobre 2013 |

### **Il programma e le partecipazioni – Una “coda” dedicata ai giovani**

LIVORNO – Conto alla rovescia ormai per la terza edizione di “Italian Cruise Day”, in programma nell’anfiteatro della Camera di Commercio labronica tra due giorni, venerdì 25 ottobre con una coda per sabato aperta in particolare ai giovani.

Come già detto in conferenza stampa la scorsa settimana dal presidente di Risposte Turismo Francesco di Cesare, l’appuntamento è di grande importanza specialmente per il porto livornese, che è tra i pochi ad aver registrato nel 2013 una sostanziale caduta sia di passaggi delle navi sia di turisti delle crociere. E proprio dai dati raccolti da Risposte Turismo, oltre che dalle strategie che saranno annunciate nel corso dei lavori dai maggiori players del settore, si potrà verificare se le previsioni di una ripresa per il 2014 saranno o no attendibili. Anche in rapporto alla crescente pressione intorno alla Porto 2000, per la quale l’Autorità portuale di Giuliano Gallanti è in via di affidamento all’advisor prescelto la valutazione del valore reale, il Cruise Day potrebbe fare un punto concreto e senza ambiguità. Come ci si aspetta che dal confronto tra gli esponenti dei porti più direttamente concorrenti in fatto di crociere – nella fattispecie tra Livorno e La Spezia, ammesso che il confronto possa esserci realmente – emergano chiarezza di strategie e di sfere di competenza.

Il programma della giornata si aprirà, se il programma stesso sarà rispettato, da un saluto di Pasqualino Monti, presidente di Assoporti e quindi dei saluti istituzionali delle autorità del comparto marittimo ed economico. E’ atteso anche l’intervento del senatore Altero Matteoli, presidente della commissione lavori pubblici, trasporti e telecomunicazioni del Senato. Nel corso delle due tavole rotonde che seguiranno interverranno anche Roberto Piccini, presidente della Porto 2000 e Gianni Rotondo, direttore generale per l’Italia di Royal Caribbean. Nella giornata di sabato infine avrà spazio l’iniziativa per mettere in contatto i giovani interessati al comparto e i players del mondo delle crociere.

## **Il Parlamento europeo ha adottato la proposta di nuovo regolamento sulla demolizione e riciclaggio delle navi**

*L'European Community Shipowners' Associations accoglie con favore l'esito del voto a larga maggioranza*

~~Infonews~~ Oggi il Parlamento europeo, con 591 voti a favore, 47 contrari e 32 astensioni, ha adottato in sessione plenaria a Strasburgo la proposta di nuovo regolamento sulla demolizione e riciclaggio delle navi che è stata presentata lo scorso anno dalla Commissione Europea per evitare che le imbarcazioni vengano smantellate sulle spiagge di nazioni in via di sviluppo in condizioni di carenza di sicurezza e di salvaguardia della salute umana e dell'ambiente (~~Infonews~~ del 23 marzo 2012). «Vorrei sottolineare - ha dichiarato il relatore Carl Schlyter (Verdi) - che questo non è un attacco contro l'India, il Bangladesh o il Pakistan, nazioni che attualmente praticano l'arenamento delle navi, ma contro la stessa pratica di arenamento pericolosa e altamente inquinante». Questo regolamento - ha aggiunto - «incoraggia questi Paesi a compiere i necessari investimenti per impianti di riciclaggio adeguati, soprattutto a vantaggio di posti di lavoro sicuri ed ecocompatibili nelle loro nazioni».

Il regolamento prevede che le navi registrate nell'UE debbano essere smantellate in impianti di riciclaggio approvati dall'UE, che dovranno soddisfare requisiti specifici, essere certificati e sottoposti a regolari ispezioni. Nel passaggio della proposta di regolamento in Parlamento sono stati rafforzati i requisiti per le società che si occupano dello smantellamento delle navi, obbligandole tra l'altro ad operare con strutture permanenti (bacini di carenaggio, banchine o scali di alaggio in calcestruzzo), che devono essere progettate, costruite e gestite in sicurezza e rispettando l'ambiente. Inoltre tali aziende devono assicurare il contenimento di tutti i materiali pericolosi presenti a bordo delle navi durante tutto il processo di smantellamento e manipolare i materiali e i rifiuti pericolosi unicamente su suoli impermeabili con un efficace sistema di drenaggio. Le aziende dovranno anche disporre di un sistema che documenti i quantitativi effettivi di materiali pericolosi rimossi da ogni nave e il loro trattamento autorizzato solo presso impianti di trattamento dei rifiuti o di riciclaggio.

Il regolamento prevede che la nuova normativa riguardi sia le navi comunitarie che quelle non comunitarie, in quanto dovranno produrre un inventario dei materiali pericolosi al momento del loro ingresso nei porti dell'UE. Saranno gli Stati membri a stabilire le misure di esecuzione delle disposizioni, comprese le sanzioni in caso di violazione delle norme.

La Commissione Europea dovrà inoltre presentare uno studio sulla fattibilità di uno strumento finanziario che agevoli un corretto riciclaggio delle navi all'insegna della sicurezza e, nel caso, presentare una proposta legislativa entro tre anni dall'entrata in vigore del nuovo regolamento.

Il regolamento, che prossimamente sarà formalmente adottato dal Consiglio dell'UE, si applicherà alle navi non prima di due anni, e al più tardi, di cinque anni dopo la sua entrata in vigore. L'eventuale data dipenderà da quando la capacità di riciclaggio degli impianti inclusi nell'elenco UE supererà la soglia di 2,5 milioni di tonnellate. Le disposizioni in materia d'impianti di riciclaggio delle navi saranno applicate un anno dopo l'entrata in vigore del regolamento (20 giorni dopo la sua pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale UE).

L'associazione degli armatori europei ha accolto con favore l'esito del voto del Parlamento

UE: «l'ECSA - ha dichiarato il segretario generale dell'European Community Shipowners' Associations (ECSA), Patrick Verhoeven - confida che questo accordo tra le istituzioni dell'Unione Europea non stia minando l'Hong Kong International Convention for the Safe

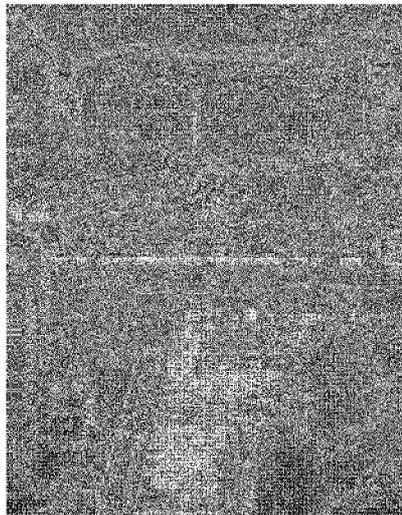
and Environmentally Sound Recycling of Ships del 2009, meglio conosciuta come Hong Kong Convention o HKC, e sollecita gli Stati membri a ratificare la HKC più presto consentendone una rapida applicazione a livello globale». 



21 ottobre 2013

## TRASPORTI EUROPEI RETI TEN, IN ARRIVO 1,6 MILIARDI DI EURO

**Bruxelles - La Commissione europea ha selezionato 172 progetti che riceveranno circa 1,6 miliardi di euro del Programma della Rete Transeuropea (Ten) in regime di cofinanziamento della Ue, per proseguire il miglioramento delle infrastrutture di trasporto in Europa. Si tratta di 83 progetti che saranno finanziati con i fondi del 2012 Annual Programme Call (247,2 milioni di euro) e di altri 89 che riceveranno fondi dal 2012 Multi-annual Programme Call (1,3 miliardi di euro). Di questi ultimi, 13 sono progetti per Autostrade del mare (169,3 milioni di euro). I progetti co-finanziati includono i porti di Anversa, Amburgo, Rouen, Barcellona e Danzica.**



**Intanto, giovedì la Commissione ha presentato la nuova politica infrastrutturale dell'Unione europea, che istituisce per la prima volta una rete centrale dei trasporti articolata intorno a nove corridoi principali: due Nord-Sud, tre Est-Ovest e quattro diagonali. Lo si legge sulla Newsletter di Confitarma. La rete centrale, il cui completamento è previsto entro il 2030, trasformerà i collegamenti Est-Ovest, eliminerà le strozzature, permetterà l'adeguamento di infrastrutture e lo snellimento di operazioni di trasporto transfrontaliero nell'Ue a vantaggio di passeggeri e imprese. Miglioreranno le connessioni tra i diversi modi di trasporto, nel rispetto degli obiettivi dell'Ue in tema di cambiamenti climatici.**

I finanziamenti dell'Ue per le infrastrutture di trasporto, triplicati dal 2014 al 2020 fino a 26 miliardi, saranno strettamente destinati alla rete centrale, in cui si concentra il più alto valore aggiunto per l'Ue.

**Inoltre, in questi giorni la Commissione ha adottato un elenco di circa 250 importanti programmi per le infrastrutture energetiche. Questi "progetti d'interesse comune" (Pic) beneficeranno di procedure accelerate per il rilascio delle**

licenze, di condizioni più vantaggiose per quanto riguarda il quadro regolamentare e avranno accesso al sostegno finanziario proveniente dal "meccanismo per collegare l'Europa", grazie ad uno stanziamento di 5,85 miliardi di euro destinato alle infrastrutture energetiche trans-europee nel periodo 2014-2020. Il finanziamento consentirà, per di più, di realizzare i progetti nel minor tempo possibile e rafforzerà la loro capacità attrattiva nei confronti degli investitori.

Una volta completati, essi contribuiranno all'integrazione dei mercati energetici degli Stati Membri, consentendo loro di modificare le proprie fonti di energia, di porre fine all'isolamento di alcuni di essi e permettere alla rete di assorbire quote crescenti di energie rinnovabili e, dunque, contribuire alla riduzione delle emissioni di CO2.

**L'elenco comprende 140 progetti nel settore della trasmissione e dello stoccaggio dell'elettricità, circa 100 progetti nel settore della trasmissione e dello stoccaggio del gas e numerosi programmi concernenti il petrolio e le reti intelligenti.**

I lavori beneficeranno di una serie di vantaggi, tra cui procedure accelerate per la pianificazione e il rilascio delle autorizzazioni; un'unica autorità nazionale competente

fungerà da sportello unico per le procedure di rilascio delle autorizzazioni; meno costi amministrativi per i promotori e le autorità grazie a procedure più snelle di valutazione ambientale, nel rispetto del diritto dell'Unione; maggiore trasparenza e maggiore partecipazione del pubblico; migliore visibilità e attrattiva per gli investitori grazie ad un quadro regolamentare più solido dove i costi sono a carico dei Paesi che ne beneficiano maggiormente e, infine, possibilità di usufruire di un sostegno finanziario nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa.

**Anche Eurogate nella gara per privatizzare i porti d'Israele**

23 ottobre 2013 |

**Entro il mese la documentazione per la pre-qualificazione – Interessati all'operazione sia Haifa che Ashdod nel Mediterraneo – L'impegno dei grandi terminalisti internazionali sull'est Mediterraneo**

HAIFA – Anche Israele privatizza i propri porti primari, con una gara che si è aperta da poco e che punta a migliorare l'efficienza e anche il peso degli scali mediterranei di Haifa ed Ashdod. Con il consueto pragmatismo imprenditoriale, il governo di Tel Aviv ha emesso un bando internazionale che ha attirato l'attenzione di alcuni tra i principali gruppi specializzati nella logistica intermodale. E proprio in questi giorni la stampa israeliana ha reso noto che tra i partecipanti alla gara c'è anche il gruppo terminalista e logistico Eurogate, il quale ha annunciato che presenterà la documentazione necessaria ad essere ammesso all'offerta entro la fine di ottobre. La pre-qualificazione dei concorrenti avverrà in tempi rapidi e sempre secondo quanto si legge sui giornali economici di Israele il governo ha intenzione di stilare la classifica tra i concorrenti non oltre la fine dell'anno. E' stato subito enfatizzato che nel solo settore portuale Eurogate, che è una joint venture al 50% tra le tedesche Eurokai e BLG, gestisce oggi direttamente o attraverso partecipate come Contship Italia i principali terminal container in Germania, Italia, Marocco, Portogallo e Russia. Particolarmente rilevante in questi ultimi tempi la crescita in termini di traffici dei grandi terminal sia in Marocco che nel sud Italia, ma un po' tutto il network si distingue per efficienza, capacità manageriale e programmazione a lungo termine.

## **Il porto di Valencia archivia i primi nove mesi del 2013 con un traffico di 49,1 milioni di tonnellate (-0,7%)**

*I container sono stati pari a 3.272.342 teu (-1,6%)*

Nei primi nove mesi di quest'anno il porto di Valencia ha movimentato 49,1 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -0,7% rispetto a 49,4 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-settembre del 2012. Le merci varie sono ammontate a 43,8 milioni di tonnellate (-2,1%), di cui 37,7 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-2,7%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 3.272.342 teu (-1,6%) e 6,1 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+1,1%). Il volume globale delle rinfuse si è attestato ad oltre 4,8 milioni di tonnellate (+14,7%), di cui 3,1 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+15,0%) e 1,7 milioni di tonnellate di rinfuse secche (+14,0%).

Nel solo mese di settembre 2013 il porto spagnolo ha movimentato 5,1 milioni di tonnellate di merci, con una progressione dell'1,7% sul settembre 2012.