



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

7 NOVEMBRE 2013

Porto di Taranto: riconosciuto nel Core Network

Nel corso dell'evento TEN-T Days che si è tenuto a Tallinn (Estonia) nei giorni 16-18 Ottobre 2013 è stata presentata la nuova mappa dei nove corridoi europei che formeranno il tessuto della Core Network, ossia della rete trasportistica dell'Europa e che l'Europa stessa supporterà nelle varie fasi di infrastrutturazione dei segmenti ancora in fase di realizzazione, ammodernamento e collegamento.

La definizione della nuova Rete di trasporti perseguirà l'obiettivo di realizzare le

interconnessioni necessarie a sostenere il Mercato Unico Europeo, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione.

I nove corridoi sono stati identificati sulla base di determinati requisiti, quali l'inclusione di almeno tre modalità di trasporto (strada, mare/fiumi, aria), l'attraversamento di almeno tre Stati Membri e di due sezioni Transfrontaliere. Ogni corridoio sarà gestito singolarmente mediante "Piattaforme di Corridoio", ossia organi che vedranno il coinvolgimento di tutti gli stakeholder interessati ed operanti sul corridoio medesimo. La rete centrale collegherà pertanto: 94 grandi porti europei con linee ferroviarie e stradali, 38 grandi aeroporti con linee ferroviarie che portano alle città principali, 15.000 km di linee ferroviarie convertite ad alta velocità, 35 progetti transfrontalieri destinati a ridurre le strozzature

Con l'approvazione della mappa dei nuovi corridoi, l'Autorità Portuale di Taranto vede finalmente premiati gli sforzi e l'impegno finora profusi a supporto dell'inserimento dello scalo jonico nella mappa dei corridoi. Nelle prime fasi di consultazione, infatti, il porto di Taranto ancorché identificato quale Porto Core, non era stato inserito in nessuno dei corridoi europei.

E' per tale ragione che l'AP ha avviato, a partire dal 2011, un'intensa attività di promozione del porto rivolta ai vari esponenti politici, tecnici ed istituzionali coinvolti nel processo di approvazione del Core Network. Tale attività, svolta nell'ambito di numerose conferenze sulle reti TEN-T a Bruxelles, oltre che tramite corrispondenza diretta a membri del Parlamento Europeo, della Commissione Europea, delle varie Direzioni Generali della Commissione Europea coinvolte e del Governo Italiano ha fatto luce sull'incongruenza dell'esistenza di un porto Core che non fosse parte integrante di alcun corridoio.

Si è quindi pervenuti al legittimo riconoscimento, da parte della Unione Europea, del ruolo del Porto di Taranto, primo porto comunitario di rilevanza internazionale che le navi incontrano dopo aver attraversato il canale di Suez, già direttamente e agevolmente collegato, senza "colli di bottiglia", con le regioni dell'Europa Centrale e Settentrionale.

E', altresì, per tali ragioni che lo scalo jonico è stato scelto quale nodo terminale del segmento terrestre/ferroviario del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che parte da Helsinki per giungere fino a Malta e, contemporaneamente nodo marittimo di collegamento del corridoio con La Valletta.

L'inclusione nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo consentirà, pertanto, al porto di Taranto di potersi candidare al fine di beneficiare dei fondi che l'UE metterà a disposizione della rete centrale nel periodo 2014-2020 e che si stima ammonteranno a circa 250 miliardi di Euro per i vari settori (ambiente, tecnologia, informazione, trasporti, ecc). Si prevede, inoltre, che il meccanismo del CEF - Connecting Europe Facility - triplicherà gli investimenti destinati al solo settore dei trasporti e che quindi investirà circa 26 Miliardi di Euro nel periodo di programmazione di prossimo avvio.

Porti: conferma Ancona in Corridoio Scandinavo-Mediterraneo

Authority, coerente con direttrice traffici scalo

(ANSA) - ANCONA, 5 NOV - Nella mappa finale dei 9 corridoi che formeranno le arterie dei trasporti nel mercato unico europeo nell'ambito delle reti Ten-T, il porto di Ancona è stato confermato come uno dei terminali meridionali del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, insieme ai porti di La Spezia, Livorno, Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro e Palermo. Lo rende noto l'Autorità portuale di Ancona.

Il corridoio attraversa il cuore dell'Europa interconnettendo alcuni tra i principali centri produttivi e di consumo del continente, dall'Italia alla Germania, proseguendo verso la penisola scandinava. La scelta del corridoio, osserva l'Authority, è coerente con la direttrice continentale dei traffici serviti dal porto di Ancona, in particolare attraverso le linee traghetti: i primi risultati dell'indagine che l'Ap sta conducendo sull'origine e destinazione dei mezzi pesanti in transito nel porto indicano infatti che più del 35% dei mezzi proviene da uno dei Paesi attraversati dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (Italia esclusa), percentuale che sale al 67% se si aggiungono i mezzi provenienti dall'Italia settentrionale. Dopo anni di isolamento rispetto alle principali reti comunitarie di trasporto, con il conseguente limitato accesso ai fondi comunitari per le infrastrutture, si apre quindi per il porto di Ancona - rileva l'Ap - l'opportunità di avere pieno accesso a queste risorse per supportare la realizzazione delle opere marittime e terrestri necessarie allo sviluppo dello scalo, valorizzandone la funzione di nodo logistico per i flussi di traffico tra Europa continentale e Mediterraneo.

Il porto di Livorno stringe le relazioni con New York, primo partner commerciale dello scalo labronico

Incontrata una folta rappresentanza di operatori internazionali

~~inforMARE~~ - L'Autorità Portuale di Livorno ha realizzato una missione a New York, che è il primo partner commerciale dello scalo labronico, attraverso cui ogni anno transitano 74mila container teu da e per la East Coast USA, di cui 30mila da e per la Grande Mela. Si tratta di un volume che rappresenta quasi il 30% del traffico complessivo dei contenitori movimentati annualmente a Livorno. La missione è stata organizzata dall'ente portuale assieme a Toscana Promozione, Tuscan Port Authorities (Piombino, Livorno e Marina Carrara) e alle Camere di Commercio di Livorno e Carrara.

A New York la delegazione dell'ente portuale italiano, formata dal dirigente promozione e relazioni esterne Gabriele Gargiulo e dai funzionari Francesco Ghio e Roberto Lippi, ha incontrato i rappresentanti della Port Authority of New York & New Jersey, Robert Lamura e Bethann Rooney, con lo scopo di aggiornare il vecchio protocollo d'intesa sottoscritto a novembre 2000 (~~inforMARE~~ del 14 novembre 2000). A distanza di tredici anni dalla firma del primo accordo è infatti emersa la necessità di rivitalizzare le relazioni tra i due porti ed è stato posto l'accento sull'opportunità di trovare una sinergia sulla sicurezza, tema molto sentito negli Stati Uniti.

Durante la giornata la delegazione livornese ha incontrato anche i vertici di Mediterranean Shipping Company (USA), cui sono stati presentati i progetti di infrastrutturazione e le opere di dragaggio che nell'arco di due anni potrebbero cambiare profondamente il volto del porto di Livorno rendendolo idoneo a ricevere navi di maggiore dimensione rispetto a quelle attuali. L'accesso alla Darsena Toscana, l'allargamento del bacino di evoluzione e il collegamento ferroviario diretto tra il porto e la rete tirrenica sono stati alcuni tra i dettagli del materiale informativo con il quale la delegazione labronica si è presentata al centro espositivo messo a disposizione dalla Italy-America Chamber of Commerce (IACC), una organizzazione nata con lo scopo di promuovere le relazioni tra Italia e USA.

Il presidente della IACC, Claudio Bozzo, ha sottolineato come la missione si sia rivelata «un grande successo». «Mi ha fatto piacere - ha specificato - che un porto come Livorno abbia saputo rappresentare così bene la Toscana. Mai vista una presentazione con una partecipazione così alta» Al road-show dello scalo toscano c'era infatti tutto il gotha dello shipping internazionale: da MSC a CMA CGM sino alla UASC e alla compagnia logistica Kuehne & Nagel. Presenti anche molte note case di spedizione come Savino del Bene, Giorgio Gori, Del Corona e Scardigli, Shipping Service e Laviosa.

«Con oggi - ha commentato Gabriele Gargiulo - abbiamo dimostrato che il porto di Livorno può ancora giocare un ruolo non secondario nell'ambito del business tra i due Paesi. Abbiamo rafforzato i rapporti di cooperazione con l'Autorità Portuale newyorkese e con gli operatori internazionali e abbiamo gettato le premesse per rivitalizzare i nostri scambi commerciali con il continente americano; relazioni, queste, che diventano fondamentali alla luce delle opere di infrastrutturazione che stiamo realizzando a Livorno».

Francesco Ghio ha spiegato che gli operatori hanno mostrato anche una grande attenzione «per i 26 miliardi di euro di investimenti che di qui al 2030 l'Unione Europea userà per

ammodernare le reti trans-europee di trasporto; sotto questo punto di vista - ha rilevato il rappresentante dell'Autorità Portuale di Livorno - il nostro porto può acquisire una rilevanza strategica, essendo stato inserito nel core network degli scali marittimi europei. Le reti TEN-T non sono soltanto un business europeo, ma un canale importante per il transito anche delle merci oltre oceano».

Della delegazione livornese ha fatto parte anche il presidente dell'Interporto Vespucci: a New York - ha evidenziato Federico Barbera - «ci siamo presentati come un importante sistema logistico integrato e abbiamo dimostrato che porto e retroporto possono e devono fare lavoro di squadra per vincere le sfide della globalizzazione». 

Calo del traffico nel porto di Genova nei mesi di agosto e settembre

Nei primi nove mesi del 2013 lo scalo ha movimentato 36,89 milioni di tonnellate di merci (-4,6%)

~~inforMARE~~ È proseguita nei mesi di agosto e settembre di quest'anno la flessione del volume di traffico delle merci movimentato dal porto di Genova. Lo scorso agosto è stata registrata una contrazione del -9,1% essendo state movimentate complessivamente 4,05 milioni di tonnellate rispetto a 4,45 milioni di tonnellate nell'agosto 2012. Le merci varie sono diminuite del -6,5% a 2,09 milioni di tonnellate, di cui 1,41 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-10,7%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 153.145 teu (-4,8%) e 678mila tonnellate di merci convenzionali (+3,9%). Il volume degli oli minerali è calato del -7,8% a 1,51 milioni di tonnellate mentre quello delle altre rinfuse liquide è rimasto stabile a 65mila tonnellate, di cui 17mila tonnellate di oli vegetali e vino (+7,4%) e 48mila tonnellate di prodotti chimici (-2,4%). Le rinfuse solide sono ammontate a 104mila tonnellate (-14,4%) a cui si aggiungono nel settore industriale altre 13mila tonnellate di rinfuse solide (+19,2%) e 176mila tonnellate di siderurgici (-33,3%).

Lo scorso agosto il traffico dei passeggeri è cresciuto del 6,1% a 624mila unità, di cui 500mila passeggeri dei traghetti (-0,9%) e 124mila crocieristi (+49,1%).

A settembre 2013 il porto di Genova ha movimentato 3,73 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del -5,8% rispetto a 3,96 milioni di tonnellate nel mese di settembre dello scorso anno. Le merci varie hanno registrato un rialzo dell'1,5% salendo a 2,32 milioni di tonnellate, di cui 1,56 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (-1,0%) realizzati con una movimentazione di container pari a 159.128 teu (+3,3%) e 762mila tonnellate di merci convenzionali (+6,9%). La flessione degli oli minerali, che si sono attestati a 990mila tonnellate, si è accentuata a -17,1% mentre le altre rinfuse liquide sono aumentate del 5,1% a 74mila tonnellate, di cui 31mila di oli vegetali e vino (+54,0%) e 42mila di prodotti chimici (-14,9%). Le rinfuse solide sono cresciute dell'11,5% a 79mila tonnellate, mentre nel settore industriale sono calate del -46,3% a ottomila tonnellate e i siderurgici sono diminuiti del -24,4% a 180mila tonnellate.

Lo scorso mese il traffico dei passeggeri è cresciuto del 3,7% a 371mila unità, di cui 116mila crocieristi (+24,4%) e 255mila passeggeri dei traghetti (-3,5%).

Nei primi nove mesi del 2013 il porto del capoluogo ligure ha movimentato un totale di 36,89 milioni di tonnellate di merci, con una contrazione del -4,6% rispetto a 38,67 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-settembre dello scorso anno. Il volume delle merci varie è diminuito del -4,5% a 20,83 milioni di tonnellate, di cui 14,61 milioni di tonnellate di merci in container (-6,5%) totalizzate movimentando 1.493.840 container teu (-3,2%) e 6,22 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+0,4%). Gli oli minerali sono calati del -2,0% a 11,80 milioni di tonnellate e le altre rinfuse liquide sono diminuite del -8,2% a 577mila tonnellate, di cui 200mila tonnellate di oli vegetali e vino (-20,4%) e 377mila tonnellate di prodotti chimici (-0,2%). Le rinfuse secche hanno totalizzato 589mila tonnellate (-7,4%). Nel comparto industriale le rinfuse solide sono ammontate a 70mila tonnellate (-45,4%) e i siderurgici a 2,24 milioni di tonnellate (-11,2%).

Nel periodo gennaio-settembre di quest'anno i passeggeri sono stati 2,43 milioni (+4,8%), di cui 806mila crocieristi (+37,2%) e 1,62 milioni di passeggeri dei traghetti (-6,3%).



«Sciogliere nodi del settore porti è un'emergenza»

ROMA - «Non possiamo non esprimere motivata soddisfazione per la comprensione da parte del Senato dell'importanza strategica dei porti, specie nell'attuale situazione del Paese, ma anche dell'emergenza di affrontare in tempi brevi e sciogliere i nodi che impediscono loro di assolvere pienamente quella funzione di volano dello sviluppo che possono e devono svolgere». E' quanto afferma il presidente di Assoport, Pasqualino Monti (nella foto), al termine della sua audizione in Commissione lavori pubblici del Senato.

Il progetto di riforma degli scali italiani, secondo Assoport, non deve arrestarsi, ma deve recepire alcune priorità indicate dall'associazione. Queste vanno dall'autonomia finanziaria delle autorità portuali fino all'uscita dei porti dall'elenco delle pubbliche amministrazioni e degli enti pubblici redatto dall'Istat.

Non si tratta, conclude Monti, «della volontà di non sottostare alle leggi dello Stato anche in tema di spending review», ma del fatto che «le Autorità sono già sottoposte "ex lege" a questi vincoli».

L'inserimento nell'elenco Istat si traduce «solo in una paralisi delle funzioni strategiche e commerciali che le autorità di governo dei porti sono chiamate a svolgere».

Porti:sindacati,confermato sciopero 24 ore 8 novembre

Per la fase di stallo del negoziato per rinnovo contratto

> (ANSA) - ROMA, 6 NOV - "Confermato venerdì 8 novembre lo sciopero nazionale di 24 ore tutti i lavoratori dei porti". Lo riferiscono le segreterie nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, sottolineando che "le motivazioni risiedono principalmente nella fase di stallo in cui il negoziato per il rinnovo del contratto nazionale si è venuto a trovare con le posizioni dalle nostre controparti, a oltre dieci mesi dall'inizio della trattativa, che rimangono distanti". "Ci rifiutiamo - spiegano - di 'contrattualizzare' elementi che possano snaturare l'impianto originario che, da tutta la comunità portuale nazionale, è stato fino ad oggi considerato un fattore importante per il rilancio dell'economia portuale fin dal 2000 e che dovrà esserlo anche per il futuro. Con lo sciopero diciamo no anche al tentativo di smembramento dell'impianto regolatorio della legge sui porti 84/94 che produrrebbe effetti devastanti sull'organizzazione del lavoro e sul mercato delle imprese a spese dei lavoratori dei porti. Serve, invece, il consolidamento - chiedono i sindacati - del modello di organizzazione del lavoro che vede la propria centralità nelle imprese autorizzate, l'unico soggetto al quale i terminalisti possono fare ricorso per lo svolgimento di lavoro portuale temporaneo ed inoltre serve la definitiva soluzione al problema legato alla irragionevole estensione ai dipendenti delle Autorità Portuali di norme riferite ai dipendenti pubblici". "Su questi temi - concludono - abbiamo impegnato il Governo ed il Parlamento presentando specifici emendamenti, chiedendo risposte concrete, efficaci e condivise".(ANSA).

China shipowners voice P3 anti-competition concerns

Having moved to ban valemaxes, pressure group ponders boxship mega alliance

China Shipowners' Association has "expressed worries" to the Chinese government over the P3 alliance, saying its massive scale could create unfair competition in the container shipping markets.

The remarks have come after the US Federal Maritime Commission voiced concerns over P3's market impact and said it would meet European and Chinese government officials to discuss anti-competition matters, probably in the middle of this month.

"Monopolising and manipulating rates in shipping markets [is] clearly forbidden and opposed in the global market economy," said CSA vice-chairman Zhang Shouguo.

He told sister publication Lloyd's List: "We have expressed worries to the relevant Chinese authorities over the possible negative impact that P3 could bring."

The industry group has vowed to monitor the market shares of P3 members Maersk, Mediterranean Shipping Co and CMA CGM if the network is to begin operation in the second quarter of 2014 as planned.

CSA, whose members include top Chinese state players Cosco Container Lines and China Shipping Container Lines, indicated it would take "necessary measures" to protect fair competition should abnormal market fluctuations occur after the P3 network takes effect.

"We will continue to gather opinions from our members. We will also pay strong attention to what foreign regulators and shippers think," Zhang said.

The alliance, proposed by the world's three largest carriers, will initially deploy 252 ships, or 2.6 million teu, in the Asia-Europe, transpacific and transatlantic trades — an alliance on a scale never before seen in container shipping.

According to early estimates by Maersk, P3's initial market shares would be about 42% on the Asia-Europe route, 24% on the transpacific and 40% on the transatlantic trade.

Shipper groups have welcomed further scrutiny for P3 from China, the US and the European Union, whose regulatory clearance is needed for the alliance to go ahead.

CSA has stopped short of objecting this idea of a mega network outright, however.

"We have our concerns, but whether those concerns will become reality is a different matter," Zhang said.

The industry group proposes to promote information exchange, as the China-based subsidiaries of Maersk and CMA CGM are also its members.

CSA is considered to have a degree of influence over Chinese policymaking, so observers will watch its attitude towards P3 with interest.

In an earlier case, it successfully persuaded Beijing to ban bulk carriers of 350,000 dwt or more from Chinese ports for safety and competition concerns.

This in effect barred Vale from deploying its fleet of 400,000 dwt vessels to ship iron ore from Brazil to China, which would have saved the mining giant significant shipping costs.

However, the official stance seems to be shifting.

In August, the transport ministry started to consult a new port safety regulation that could overrule previous statutes.

Then, in late October, Shandong Shipping, a dry bulk operator controlled by the provincial government, sealed a \$500 million deal with Vale to operate four of the giant vessels, according to state-run news website China Water Transport.

The report did not state whether the carrier would use the vessels to carry ore directly to China or continue to use them to ship to Vale's Philippines-based transshipment centre before the ban is lifted.

Shandong Shipping, a new player that has not yet joined CSA, is based in Qingdao, one of the few Chinese ports that can receive valemaxes.

Zhang said CSA continued to support the ban. "As the regulation stands, 400,000 dwt ore carriers are still not allowed at Chinese ports.

"The fact that a Chinese carrier signed a deal with Vale is not directly linked to the ban's lifting."