



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

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

**19 NOVEMBRE 2013**

## Fermo per 24 ore il TCT di Taranto

Lo stato di agitazione proclamato lo scorso mese dai lavoratori del TCT di Taranto è sfociato la scorsa settimana in uno sciopero di 24 ore. La protesta, indetta da CGIL, CISL e UIL, ha visto la sospensione, "oltre che delle relazioni industriali", di tutte le prestazioni di lavoro straordinario, mentre sono stati garantiti i servizi minimi previsti dagli accordi. Alla base delle iniziative di protesta vi è l'ultimatum lanciato dagli

azionisti del terminal (Hutchinson, Evergreen e Gruppo Gsi, rispettivamente al 50, 40 e 10%), che hanno prospettato un loro possibile disimpegno nel caso in cui i lavori di ammodernamento dell'area del molo polisettoriale dovessero essere ulteriormente ritardati rispetto al nuovo calendario in fase di definizione, che vedrebbe - riferisce la stampa locale - la banchina ammodernata "almeno per i primi 600 metri" entro dicembre 2015.

## **Nuovo servizio ferroviario tra l'Interporto delle Marche e la Puglia**

*Treni completi trasporteranno circa mille tonnellate di acque minerali per ciascun viaggio*

**inforMARE**. È stato avviato un servizio ferroviario tra l'Interporto delle Marche e la Puglia che prevede l'invio di treni completi carichi di acque minerali, prodotti che sono raccolti nel bacino di Marche ed Umbria. La nuova connessione garantirà il trasferimento di circa mille tonnellate di acque minerali per ciascun treno effettuato.

«L'utilizzo efficiente del vettore ferroviario - ha rilevato il responsabile dello Sviluppo del business di Interporto Marche, Nicola Paradiso - va a vantaggio delle industrie del territorio e della collettività, che beneficia di un minor impatto in termini di inquinamento congestione stradale ed incidentalità».

## Gioia Tauro e Genova salgono in classifica dei porti containers

16 novembre 2013 |

**Nessuna variazione nei primi nove posti a livello mondiale, con i cinesi sempre al top (meno Hong Kong) – Stabili gli scali del Nord Europa**

GENOVA – I dati sono quelli definitivi, elaborati da "Containerisation International" e riguardano i primi cento porti secondo i traffici containers del 2012. Altre tabelle erano circolate i mesi scorsi, ma in seguito hanno avuto aggiustamenti, qualche volta anche con un certo imbarazzo.

Il primo elemento di interesse è che fino alla nona posizione in classifica non ci sono variazioni rispetto al 2011, anche se non per tutti i porti gli incrementi di traffico sono stati uguali. Spicca come aumento percentuale il porto cinese di Qingdao (+11,4%) seguito dall'altro porto cinese di Ningbo (+8%); in compenso l'unico calo (-5,2%) è di Hong Kong, anch'esso cinese, che tuttavia mantiene saldamente (pur con oltre un milione di teu perduti) la terza posizione in classifica.

Perde una posizione in classifica (cala all'11°) il primo porto europeo, Rotterdam, mentre rimane 14° Amburgo, malgrado abbia anch'esso il segno meno (-150 mila teu). Valencia, primo porto del Mediterraneo, perde due posizioni e passa alla 30ª piazza malgrado abbia leggermente aumentato il traffico. In compenso guadagna una posizione Algeciras.

Il primo porto italiano, Gioia Tauro fa un bel salto in avanti: dalla 58ª posizione del 2011 passa alla 47ª del 2012 grazie a un aumento di quasi mezzo milione di teu. Per trovare un altro porto italiano, Genova, bisogna scendere alla 66ª posizione, peraltro in miglioramento rispetto alla 72ª dell'anno prima, grazie a 217 mila teu in più. L'unico altro porto italiano che figura nella classifica è La Spezia, al 97º posto, con due posizioni perdute rispetto all'anno prima (perduti circa 60 mila teu). Ma i dati raccolti ad oggi per il 2013 sembra confermino anche per il secondo porto ligure una ripresa.

## Costa Crociere rafforza la propria presenza a Genova

*Nuovi uffici accanto al quartier generale della compagnia crocieristica*

Costa Crociere rafforza la propria presenza a Genova aprendo nuovi uffici accanto all'attuale Palazzo Costa, sede del quartier generale della compagnia crocieristica in piazza Piccapietra. La società ha infatti firmato un contratto per l'acquisizione di nuovi spazi al primo piano dell'edificio Carmonte che saranno pronti a fine primavera 2014 e accoglieranno circa 185 dipendenti dell'area commerciale e dell'area relativa ai servizi di transfer, voli aerei e pernottamenti per i crocieristi, attualmente impegnati negli uffici genovesi di via De Marini.

«I nuovi uffici - ha sottolineato l'amministratore delegato di Costa Crociere, Michael Thamm - hanno un significato importante. Sono un segnale forte della crescita che avremo grazie all'arrivo di *Costa neoRiviera* e *Costa Diadema* (navi che la compagnia avrà a disposizione rispettivamente dalla fine di questo mese e da novembre 2014, ndr). In questo progetto di sviluppo, Genova, che è la nostra casa da 65 anni, avrà un ruolo centrale. Potremo lavorare tutti insieme in un'unica sede, in piazza Piccapietra, con l'obiettivo di migliorare la qualità dei servizi e dell'assistenza ad agenzie di viaggi e clienti». (F)

## **Gallanti: il cartello P3 Network esclude dalle linee principali di traffico molti porti del Sud Europa**

*Vedremo - ha rilevato il presidente dell'Autorità Portuale di Livorno - se gli organismi di controllo sulla concorrenza non avranno nulla da dire*

«Delle armi di cui i porti europei, e in particolare le Autorità Portuali, si possono avvalere per affrontare le sfide imposte dai recenti sviluppi nel mercato dei servizi di linea, e in particolare dal consolidamento al vertice del settore rappresentato dalla nuova alleanza armatoriale P3 Network costituita da Maersk Line, Mediterranean Shipping Company (MSC) e CMA CGM (del 18 giugno 2013), si è discusso oggi a Livorno nel corso del Forum Euro Mediterraneo che è stato organizzato dall'Autorità Portuale labronica.

«I tre grandi colossi, Maersk, MSC e CMA CGM - è stata l'osservazione del presidente dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti - hanno deciso di formare un cartello e di escludere dalle linee principali di traffico molti porti del Sud Europa. Il rischio è che l'intero Mediterraneo sia tagliato fuori dalle scelte dei big operator». Gallanti ha invitato i rappresentanti della Commissione UE e del mondo portuale a mettere in campo un'azione sinergica e condivisa: «ho la convinzione - ha spiegato - che in questa fase storica il gioco del libero mercato non sia in grado di risolvere i problemi che abbiamo di fronte. Dobbiamo davvero cominciare a parlare di collaborazione senza che questo significhi costruire dei cartelli». «Non sappiamo - ha aggiunto - su quali basi la P3 abbia deciso di includere certi scali marittimi e di escluderne altri. Mi viene però fatto spontaneo di notare che in alcuni casi determinati porti sono stati scelti anche perché avevano un terminal appartenente o in concessione ad uno dei tre gruppi». «Vedremo - ha proseguito Gallanti - se gli organismi di controllo sulla concorrenza non avranno nulla da dire. Ma quello che conta è che gli Stati membri definiscano delle sinergie per contenere o respingere gli effetti perversi di quello che sta accadendo».

Il presidente dell'European Sea Ports Organisation (ESPO), Santiago Garcia-Milà, ha espresso il punto di vista dell'associazione sulle sfide che l'UE dovrà affrontare nel breve termine: «crediamo - ha dichiarato - che una politica europea efficace debba essere giocata su cinque grandi linee direttrici: connessioni efficienti con l'hinterland, snellimento delle procedure per il controllo delle merci, autonomia finanziaria per gli enti di governance dei porti, ecosostenibilità e rapporti di buon vicinato con i Paesi della Sponda Sud del Mediterraneo». «Le vie principali dall'Asia alla East Coast - ha rilevato Milà - passano anche attraverso i paesi del Nord Africa. Gli scali italiani, francesi e spagnoli non distano che poche miglia dal Marocco, dalla Tunisia o dall'Egitto, ma non riescono ancora a beneficiare del tutto di questa vicinanza».

Gallanti ha ribadito l'invito rivolto da più parti all'Unione Europea affinché le autostrade del mare siano estese anche ai paesi extra-UE: «alcuni studiosi - ha ricordato - sostengono che inevitabilmente nei prossimi anni lo sviluppo del continente africano avrà uno slancio impetuoso simile a quello cinese. Dobbiamo capire che partita giocare, se cominciare una concorrenza folle per accaparrarci ognuno una quota di mercato della sponda sud, oppure se costruire insieme al Marocco, la Tunisia e l'Egitto, una rete mediterranea che faccia del nostro bacino un'area geopolitica strategica».

«Oggi - ha spiegato José Anselmo, coordinator advisor per le autostrade del mare della

Commissione Europea - l'UE ha spostato la propria attenzione da una politica di tipo bilaterale ad una di tipo orizzontale: i legami trans-europei e trans-mediterranei sono sempre più importanti, ma devono essere i porti a sapere dove e con chi connettersi. In questo senso,

politiche di cooperazione virtuosa sono state portate avanti da Genova, e ci aspettiamo importanti risultati anche da Livorno, che ha saputo giocare col tempo un ruolo sempre più strategico nell'ambito della promozione di importanti progetti di innovazione tecnologica, come il Port Community System. Vogliamo rassicurarvi - ha sottolineato - che l'UE sosterrà, anche attraverso gli investimenti promossi dalla BEI (la Banca Europea per gli Investimenti), tutte quelle azioni che mirino a creare interconnessioni politiche e commerciali con i vicini stati non europei».

Meno preoccupato per l'impatto sui porti delle nuove alleanze armatoriali appare Victor Schoenmakers, direttore degli affari europei e internazionali della Port of Rotterdam Authority: «la nascita della P3 - ha commentato - mi sembra una conseguenza logica, soprattutto se si considerano le pressioni che gli operatori devono affrontare al giorno d'oggi. Come attori del mercato dobbiamo reagire per non soccombere: questo significa che i porti devono, sì, rispettare le norme contenute nei trattati di funzionamento dell'Unione Europea, ma - ha però evidenziato - non ci devono essere regole prescrittive che riducano la nostra capacità di negoziazione». Il riferimento è alla nuova bozza di regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali, che in certi punti limita o inibisce la capacità delle Autorità Portuali di concordare liberamente con l'armatore le tariffe che devono essere pagare per l'uso di una infrastruttura portuale.

«Il momento nel quale ci troviamo - ha concordato il sindaco di Livorno, Alessandro Cosimi, che è delegato alla Portualità dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani - è delicato e richiede da parte dell'Unione Europea una chiara unità di intenti. Sul regolamento UE c'è un dibattito molto serrato tra chi sostiene che la riforma voluta dal commissario Kallas imbrigli l'autonomia negoziale degli enti di governance dei porti e chi invece pensa che sia una buona legge. L'Italia è in mezzo a tutto questo, ma non potrà mai affrontare in modo serio questioni così rilevanti se prima non si doterà di una unica cabina di regia».

Secondo l'assessore alle Infrastrutture della Regione Toscana, Vincenzo Ceccarelli, «Livorno e il sistema dei porti toscani devono assumere un ruolo sempre più strategico nel bacino del Mediterraneo, anche in considerazione di quello che è il tema oggi strategico del cosiddetto gigantismo navale. La domanda che ci si fa - ha rilevato - è se sia una opportunità o una minaccia. La risposta credo stia nelle scelte che si fanno nel prendere atto di questa situazione. Il porto di Livorno, ha grandi prospettive di sviluppo, ma dobbiamo lavorare per adeguarlo e modernizzarlo». (11)

Cammina piano la legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche, ma cammina. Alla fine della scorsa settimana è stato completato dalla Commissione Trasporti della Camera il testo che adesso verrà sottoposto alla discussione e alla votazione dell'Aula.

Da segnalare che il testo, rispetto alla sua stesura originaria, è stato integrato accogliendo due emendamenti proposti dalla commissione Attività produttive. In particolare il primo serve a garantire che l'elaborazione del Piano generale per l'intermodalità avvenga «in coerenza con gli strumenti di programmazione generale e settoriale nei trasporti e nella logistica»;

Il secondo prevede la possibilità di invitare alle riunioni del Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica «i sindaci e i presidenti delle autorità portuali dei territori interessati, nonché i rappresentanti delle imprese di trasporto e di logistica o delle loro associazioni che operano nei medesimi ambiti territoriali».

## Tecnico nautici, Assoporti ritorna all'accordo interassociativo

L'associazione guidata da Monti si riavvicina alle categorie e promuove il conservatorismo del DDL di riforma in materia, a fronte dell'appoggio per una maggiore autonomia tariffaria delle singole Authorities. Costa scettico

L'annuncio, la scorsa primavera, della disdetta da parte di Assoporti dell'accordo interassociativo in materia di servizi tecnico nautici (S2S n.15/2013) era stato l'acme della crisi in atto ormai da anni in tema di rinnovo del relativo sistema normativo, ma ora uno squarcio di sereno sembra aprirsi fra associazioni di categoria e organizzazione dei porti italiani.

Assoporti, infatti, ha diramato la

scorsa settimana la seguente nota: "Tenuto conto che il testo dell'Accordo interassociativo sottoscritto nel 2007 tra le rappresentanze costituisce un passo avanti nel senso del riconoscimento del ruolo dell'Autorità Portuale con riguardo alla regolamentazione dei servizi tecnico nautici, prende favorevolmente atto del recepimento di quell'Accordo nel testo dei DDL di riforma della legislazione portuale

attualmente all'esame del Senato".

Dal momento che il testo del DDL di riforma, al di là dell'introduzione della cosiddetta "tariffa di prontezza operativa", non contiene particolari rivoluzioni nell'assetto previsto per il sistema dei servizi tecnico-nautici su cui si basa l'accordo del 2007, la nuova posizione di Assoporti sembrerebbe contraddire quella tenuta negli ultimi 7 mesi, ma, sebbene possa sembrare una sfumatura, un "movimento" concreto c'è stato, come si evince dal prosieguo della nota: "D'intesa con le altre parti di quell'accordo - ed era proprio su questo che Assoporti e le categorie divergevano - Assoporti punta al riconoscimento di un ruolo più forte dell'Autorità Portuale per ciò che concerne la determinazione dell'organizzazione dei servizi in parola e delle relative variazioni tariffarie in ciascun porto, nell'ambito di criteri e meccanismi validi per tutta

la portualità nazionale e nel rispetto delle indicazioni che stanno prevalendo nell'ordinamento comunitario".

Il senso sembrerebbe quindi essere: salvaguardiamo l'assetto delineato dall'84/94 (cioè monopolio e tariffazione con metodo *rate-of-return*), ma troviamo un modo per dare alle singole Autorità Portuali un maggiore spazio di manovra nella determinazione dei prezzi porto per porto. "Assoporti non rinnega l'accordo del 2007, accordo che era stato temporaneamente disdetto con l'obiettivo di avviare da subito un confronto costruttivo con gli altri

soggetti del cluster. Oggi quell'obiettivo di confronto costruttivo viene rilanciato; in una situazione mutata, l'accordo del 2007, i cui contenuti sono stati recepiti nel ddl sulla riforma portuale, fornisce e deve fornire il canovaccio di base per sedersi tutti intorno a un tavolo e ragionare per un'intesa definitiva" ha aggiunto una successiva nota dell'associazione guidata da Pasqualino Monti.

Molto scettico si è mostrato Paolo Costa, presidente dell'Autorità Portuale di Venezia e fautore della prima ora di una riforma profonda dell'assetto dei servizi tecnico nautici: "La decisione presa da Assoporti non mi rappresenta, non la

condivido. L'accordo del 2007, come del resto l'intero DDL in esame al Senato, appartiene a un mondo che non esiste più. Il cluster seduto al tavolo consultivo andrebbe allargato ad altre categorie interessate ai servizi tecnico-nautici, a partire dai terminalisti. Va poi considerato che rispetto al 2007 i servizi nautici dovrebbero e potrebbero essere materia per l'Autorità dei Trasporti. E, da ultimo, la tariffa di prontezza operativa, per come formulata, configura un aiuto di Stato che, seppure entrasse nella riforma, sarà bocciato in altra sede. Credo quindi che Assoporti abbia preso un abbaglio e che rivedrà la sua posizione".

## **Porti: Merlo a parlamentari, approvare emendamento su merci**

**Nessun costo per le casse dello Stato**

(ANSA) - GENOVA, 15 NOV - Il presidente dell'Autorità Portuale di Genova, Luigi Merlo, ha incontrato oggi pomeriggio con i parlamentari liguri per sensibilizzarli sulla difficile situazione del comparto e, in particolare, sull'emendamento alla legge di stabilità, che prevede la possibilità di inserire l'addizionale sulla merce in caso di crisi del lavoro.

"L'emendamento è stato l'unico, in campo marittimo, ammesso dal Senato ma ora - ha spiegato il presidente Merlo, in un tavolo a cui ha partecipato tutta la comunità portuale genovese - bisogna arrivare a una conclusione positiva. Questo provvedimento non ha nessun costo per le casse dello stato e ci auguriamo che possa trovare il suo iter conclusivo".

In sala erano presenti i parlamentari di Pd e Sel. "Gli altri - ha aggiunto Merlo - erano assenti giustificati. Chi, il Pdl, per il Consiglio nazionale, chi, scelta civica e 5 stelle, per altri impegni". Tutti hanno comunque aderito all'appello di Merlo. "E' una battaglia di tutta l'economia italiana - ha sottolineato il parlamentare Pd, Mario Tullo - soprattutto in quei porti come Genova, Livorno e Savona dove agiscono con forza le compagnie portuali. Dopo 12 anni c'è stato il primo sciopero della portualità e noi vogliamo evitare che ci siano di nuovo conflitti negli scali italiani". (ANSA).

## **Ad ottobre il traffico delle merci nel porto di Barcellona è diminuito del -1,7%**

*Nei primi dieci mesi del 2013 lo scalo spagnolo ha movimentato 32,13 milioni di tonnellate (+0,4%)*

~~14/11/2013~~ - Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Barcellona è diminuito del -1,7% scendendo a 3,36 milioni di tonnellate rispetto a 3,41 milioni di tonnellate nell'ottobre 2012. La flessione è stata determinata dal calo degli idrocarburi e dei carichi containerizzati. I primi sono ammontati a 487mila tonnellate (-21,3%), mentre le altre rinfuse liquide hanno registrato un incremento del 33,6% e sono salite a 291mila tonnellate. Stabile il volume delle merci varie che si è attestato a 2,25 milioni di tonnellate (-0,1%), di cui 1,44 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-4,6%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 148.702 teu (-8,6%) e 804mila tonnellate di merci convenzionali (+9,0%). Le rinfuse solide sono aumentate dell'1,2% a 331mila tonnellate.

Lo scorso mese il traffico dei passeggeri è stato di 367mila unità (+0,2%), di cui 310mila crocieristi (-0,6%) e 57mila passeggeri delle linee regolari (+4,7%).

Nei primi dieci mesi del 2013 il porto spagnolo ha movimentato complessivamente 32,13 milioni di tonnellate di merci, con una crescita dello 0,4% rispetto a 34,99 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-ottobre dello scorso anno. Le merci varie sono rimaste stabili a 22,35 milioni di tonnellate (-0,2%), di cui 14,34 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-2,1%) con una movimentazione dei container pari a 1.452.220 teu (-2,3%) e 8,01 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+3,5%). Le rinfuse liquide sono cresciute globalmente del 5,9% a 9,12 milioni di tonnellate, di cui 6,84 milioni di tonnellate di idrocarburi (+2,6%) e 2,28 milioni di tonnellate di altre rinfuse liquide (+17,5%). Le rinfuse liquide sono calate del -8,3% a 3,65 milioni di tonnellate.

Nel periodo gennaio-ottobre di quest'anno il traffico dei passeggeri è stato di 3,26 milioni di unità (+5,3%), di cui 2,31 milioni di crocieristi (+7,1%) e 948mila passeggeri dei traghetti (+1,3%).