



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

22 NOVEMBRE 2013



Affidato appalto ristrutturazione a Taranto

TARANTO - Nella sede dell'Autorità portuale di Taranto, l'apposita commissione di gara ha proceduto all'aggiudicazione provvisoria dell'appalto per la riqualificazione e ammodernamento della banchina d'ormeggio alla Cantieri Costruzioni Cemento spa di Salvatore Matarrese spa e alla Icotekne spa.

«L'offerta presentata - scrive in una nota il presidente dell'Autorità portuale di Taranto Sergio Prete - non è

risultata anomala. Pertanto la relativa aggiudicazione definitiva potrà avvenire in tempi notevolmente ridotti». L'opera rientra nei lavori per le infrastrutture del porto previsti dall'accordo firmato nel Giugno 2012 alla presidenza del Consiglio dei ministri, da Governo, Regione Puglia, Provincia, Comune e Autorità portuale di Taranto, Sogesid, Ferrovie dello Stato e compagnie di navigazione e logistica impegnate nello scalo pugliese. Gli interventi riguardano la riqualificazione e l'ampliamento dello scalo.

Porto di Taranto: affidato l'appalto per la progettazione del Molo Polisettoriale

Nella giornata di ieri, presso la sede dell'Autorità Portuale di Taranto, la Commissione di Gara per l'affidamento di "Appalto per la Redazione della progettazione esecutiva, il Coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e l'esecuzione dei lavori di Riqualificazione del Molo Polisettoriale - Ammodernamento della banchina d'ormeggio del Porto di Taranto" ha proceduto all'aggiudicazione provvisoria dell'opera alla C.C.C. Cantieri Costruzioni Cemento SpA/Salvatore Matarrese SpA/Icotekne Spa.

L'offerta presentata non è risultata anomala. Pertanto la relativa aggiudicazione definitiva potrà avvenire in tempi notevolmente ridotti.



Fra Basilicata e Taranto intesa «Fresh port»

MATERA - Con l'obiettivo di favorire la valorizzazione delle produzioni agroalimentari della Basilicata, utilizzando le diverse funzioni logistiche del porto di Taranto nei traffici del Mediterraneo e per i "comidori" infrastrutturali europei, è stato presentato a Matera il progetto "Fresh Port" che coinvolge sul piano organizzativo la società The Greenery, la Provincia di Matera e l'Autorità portuale di Taranto legate da un protocollo d'intesa.

Il progetto è stato illustrato alle associazioni imprenditoriali e alle organizzazioni dei produttori dai presidenti della Provincia, Franco Stella, dall'assessore allo Sviluppo sostenibile, Giovanni Rondinone e dal presidente dell'Autorità portuale, Sergio Prete. La proposta, che ha incontrato interesse e disponibilità degli operatori, prevede la realizzazione di un Consorzio agroalimentare e di una società commerciale. Il consorzio riceverà il conferimento dei produttori e delle cooperative aderenti e si rapporterà con la società commerciale, che provvederà a sua volta alla valorizzazione dei prodotti e al riconoscimento del prezzo di vendita alla struttura consortile.

I canali commerciali privilegiati sono rappresentati dalla grande distribuzione organizzata. La società The Greenery, che conta su 1.150 produttori agricoli olandesi, opera in Italia con Greenery Italia srl e fornisce i maggiori supermercati e mercati ortofrutticoli italiani ed europei.

Haralambides e Giuffrè: “Pronti a lavorare per il porto di Brindisi”. Grimaldi pronto ad investire

E' un sodalizio appena nato, con la condivisione del comitato portuale, quello tra il presidente dell' Autorità portuale di Brindisi Hercules Haralambides ed il neo segretario generale Salvatore Giuffrè. Un candidato ben diverso da quelli proposti al comitato in precedenza che ha messo tutti d'accordo ed insieme al quale si parte per una nuova impresa: rilanciare lo scalo brindisino sulla base delle tre direzioni proposte dal professore greco.

“Per me bisogna lavorare su crociere, traghetti e container – ha spiegato Haralambides nella

conferenza stampa che si è svolta stamattina – senza dimenticare ciò che di buono è già stato fatto. Mi piacerebbe che le 500 famiglie che ruotano intorno alla Base Onu possano essere più integrate con il resto della città. Per le crociere dobbiamo sfruttare il porto interno, la banchina Montecatini e poi Punta Riso; possiamo davvero diventare un hub grazie alla presenza dell'aeroporto”.

Poi Haralambides ha affrontato il problema degli altri due settori di sviluppo, ripercorrendo la sua relazione presentata ieri al comitato portuale. “Sant' Apollinare e Costa Morena sono da sfruttare per i traghetti: in queste ore Grimaldi ci ha espresso una manifestazione d'interesse per Costa Morena e Punta delle Terrare: chiede banchine e spazi retro portuali per tir e trailer. Sui container, invece, non vogliamo fare concorrenza a Gioia Tauro o Taranto ma semplicemente utilizzare Costa Morena Est con le sue peculiarità”.

L'ammiraglio Giuffrè, dopo l'esperienza in ben tredici porti italiani, ha accolto con grande entusiasmo questo nuovo compito. “E' un'iniezione di fiducia che ho ricevuto dal comitato – ha spiegato Giuffrè - e sono pronto a lavorare per questo porto che ha potenzialità enormi”. Proprio sul suo nome e sulla sua professionalità il comitato portuale è riuscito a condividere una scelta necessaria per cominciare a lavorare anche sul Piano regolatore del porto.

Ma Haralambides ha voluto anche ribadire la sua posizione sull'ingerenza della politica nella gestione degli enti portuali. “Credo che la legge 84 del 1994 abbia la necessità di essere riformata – ha precisato il presidente – ed ho collaborato con l'Unione europea per questo primo regolamento già stilato: l'autonomia finanziaria, quella vera, è alla base di questo concetto di riforma e ci consentirà di reggere anche la concorrenza degli altri scali, non solo europei.

Il ministro Maurizio Lupi ha avuto una buona idea quando ha spiegato la volontà di riunire in distretti i territori: questo può funzionare a patto che i distretti siano decisi dal mercato e non da Regioni o Governo o politica”.

Assoportri sollecita la riforma portuale

20 novembre 2013 |

Un richiamo al ministro Lupi per confrontarsi sulle sue proposte

ROMA – Un colpo di acceleratore all'iter nelle commissioni e uno stop alle iniziative del ministro Lupi, ovvero accelerare il processo di esame del progetto di riforma portuale in Parlamento – recante un documento ufficiale di Assoportri – e parallelamente fornire al governo, con tutta l'autorevolezza che deriva dal ruolo e dalle funzioni che le Autorità portuali ricoprono e svolgono, le indicazioni di base per le verifiche che il ministero dei Trasporti ha avviato.

Ciò, non accettando rinvii o mediazioni su tre punti fermi, iminunciabili: 1) uscita delle Autorità portuali dalla lista Istat e quindi dal quadro di rigidità operative che tale inclusione ha comportato e comporta; 2) riconoscimento delle Autorità portuali quali unico soggetto di coordinamento globale per la governance dei processi in porto e nella filiera logistica e conseguente semplificazione dei loro compiti; 3) autonomia finanziaria.

Nell'approvare all'unanimità la relazione del presidente Pasqualino Monti (anche per quanto attiene il tavolo nazionale sul lavoro per far fronte al precario equilibrio di imprese/agenzie autorizzate alla fomitura di lavoro temporaneo nei porti ex art. 17, L. 84/94 e delle società terminalisti), il consiglio direttivo di Assoportri ha indicato con chiarezza – quale priorità economica, sociale ed occupazionale per il sistema paese – l'immediata soluzione dei problemi relativi al rilancio del settore portuale.

Il consiglio direttivo dell'associazione dei Porti Italiani ritiene che il dibattito sui d.d.l. di riforma dell'ordinamento portuale, ripreso nell'VIII Commissione permanente del Senato, debba rapidamente completare il suo corso, recependo anche le indicazioni relative alle nuove normative per il settore di cui si sta discutendo in sede europea.

Per altro, preso atto che anche il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha manifestato l'intendimento di avviare rapidamente verifiche, approfondimenti ed elaborazioni intese a mettere a punto proposte sul tema, Assoportri, quale soggetto che aggrega le Autorità Portuali, intende confermarsi quale primo interlocutore per un confronto serrato con il Governo, il Parlamento e nelle sedi europee dove si dibatte il futuro assetto della portualità.

Porti: riforma, imprenditori marittimi a fianco di Assoport

Presenza di posizione unitaria su dl in discussione al Senato

(ANSA) - GENOVA, 20 NOV - Le organizzazioni imprenditoriali del mondo marittimo condividono la posizione di Assoport, l'associazione dei Porti italiani, in materia di riforma portuale.

In una nota, le associazioni nazionali Angopi (ormeggiatori e battellieri), Assorimorchiatori e Federimorchiatori (rimorchio), Fedepiloti (piloti dei porti), Federagenti (agenti marittimi), affermano in particolare che "la posizione assunta da Assoport contribuisce a consolidare in modo significativo il fronte di coloro che auspicano una rapida approvazione dei disegni di legge in materia di riforma portuale in discussione al Senato".

Il provvedimento, precisano, "sarà utile a rafforzare il ruolo di coordinamento delle Autorità portuali, oggi quanto mai necessario, non solo nel porto ma anche nella logistica, in coerenza ai compiti a queste ultime attribuiti".

Viene condivisa, infine, la proposta del presidente di Assoport di eliminare il tetto all'autonomia finanziaria e l'ipotesi di costituire un fondo presso la Cassa depositi e prestiti, "soluzione tecnica efficace a garantire un ulteriore incremento di gettito a favore delle Autorità portuali per il miglioramento delle infrastrutture portuali indispensabili per competere a livello internazionale e a permettere l'utilizzo di tutti gli strumenti finanziari presenti sul mercato".(ANSA).

Via libera degli eurodeputati al budget di Connecting Europe Facility

Soddisfazione è stata espressa dalle associazioni degli armatori e dei porti europei

~~Infotatt~~ - Ieri il Parlamento europeo, con 583 voti favorevoli, 91 contrari e 17 astensioni, ha approvato un accordo con gli Stati membri su Connecting Europe Facility (CEF), il nuovo meccanismo per finanziare i progetti infrastrutturali della rete transeuropea di trasporto TEN-T che avrà un bilancio complessivo di circa 29,3 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, di cui 23,2 miliardi di euro saranno utilizzati per il settore dei trasporti al fine di migliorare i collegamenti transfrontalieri ed eliminare le strozzature, 5,12 miliardi di euro per l'energia, per modernizzare ed espandere le infrastrutture energetiche e aumentare la sicurezza degli approvvigionamenti ed un miliardo di euro per le telecomunicazioni, per stimolare lo sviluppo di reti a banda larga e dei servizi digitali.

In una votazione separata gli eurodeputati, con 546 voti favorevoli, 104 contrari e 41 astenuti, hanno approvato le linee guida che definiscono i principi e le priorità comuni per il completamento della rete TEN-T con l'obiettivo di collegare le grandi città e i porti e costituire un'efficiente rete transeuropea di trasporto.

Il segretario generale dell'European Community Shipowners' Associations (ECSA) ha accolto con soddisfazione l'approvazione del testo legislativo da parte del Parlamento UE: «i nuovi orientamenti TEN-T, assieme ai nove corridoi intermodali previsti (~~Infotatt~~ del 17 ottobre 2013, ndr) - ha commentato Patrick Verhoeven - riconoscono il ruolo fondamentale che i porti dell'UE svolgono nella catena logistica sia europea che globale, ma anche come gateway per il mercato unico. L'inclusione di tutti i principali porti europei nelle cosiddette reti "core" e "comprehensive", distribuite lungo la costa del continente, a nostro avviso garantirà l'efficacia della rete di trasporto intermodale europea negli anni a venire. Come principali utenti dei porti dell'UE - ha concluso il segretario generale dell'associazione degli armatori europei - ci auguriamo che il bilancio destinato alle infrastrutture portuali e ai loro collegamenti con l'entroterra sarà sufficiente a consentire il passaggio ad una vera rete europea di trasporto intermodale».

Soddisfazione per l'approvazione di CEF è stata espressa anche dall'associazione europea dei porti europei: «questo voto - ha dichiarato Isabelle Ryckbost, segretario generale dell'European Sea Ports Organisation (ESPO) - è un passo importante verso la creazione di una vera e propria rete di trasporto. Abbiamo lottato duramente per difendere questo bilancio e per avere i nostri porti ben rappresentati nella rete e nei corridoi della rete. Ora ci attendiamo che una congrua parte di tali fondi venga utilizzata per migliorare le infrastrutture portuali d'Europa e per integrare al meglio questi nodi fondamentali nella rete di trasporto europea. C'è un piano, c'è un bilancio - ha rilevato Isabelle Ryckbost - ci aspettiamo che ora inizi l'implementazione. I corridoi principali della rete saranno potenti strumenti. Spero che i porti potranno dire la loro nell'implementazione e nel funzionamento di queste strutture di corridoio. Inoltre, come ESPO, dobbiamo anche focalizzarci sulla priorità delle Autostrade del Mare: se ben utilizzate - ha sottolineato - possono essere uno strumento importante per far crescere il trasporto marittimo intra-UE e per rafforzare la cooperazione tra i porti europei». ~~(Infotatt)~~

P3 threatens non-EU conferences

Janet Porter | martedì, 19 novembre 2013

The European Commission is investigating antitrust claims against a dozen global carriers, including the P3 partners

The world's top three container lines may be forced to review their membership of conferences and discussion agreements in jurisdictions where they are still legal, rather than risk falling foul of European competition regulations because of the size of their proposed P3 network.

In the absence of guidance from the European Union, other carriers may decide to follow suit.

That is the view of maritime competition lawyer Guus Braakman who warns that Maersk, Mediterranean Shipping Co and CMA CGM could be charged with tacit collusion that impacted European markets, should they take advantage of antitrust immunity still granted in some other parts of the world that permit explicit collaboration.

Conferences, which enable lines to set freight rates collectively and to discuss market conditions, were banned in Europe five years ago.

However, other jurisdictions, such as Singapore and the US, still allow competitor lines to meet and share commercial information, aiming to bring greater stability to the container trades by agreeing on prices and managing capacity.

The law in Singapore, where block exemption for liner shipping has been extended until December 2015, could be of most concern, according to Braakman, because the port is a major hub for the P3 trio.

The P3 partners, with a joint fleet of more than 250 ships and combined capacity of 2.6 million teu to be

deployed in the east-west trades, will have an estimated market share of around 50% of the Asia-Europe corridor and 30% of Pacific capacity.

At the same time, they are all members of various conferences or agreements such as the Transpacific Stabilization Agreement, the Asia-West Africa Trade Agreement, and the Asia West Coast South America Freight Conference.

Altogether, there are 65 conferences and agreements in the non-European trades, despite the demise of heavyweights such as the Far Eastern Freight Conference and Trans-Atlantic Conference Agreement when these were outlawed in Europe.

Emlo secretary-general Braakman believes that, when considering the P3 alliance, the European authorities may decide that explicit collusion permitted under Singapore law could affect the European container trades.

To complicate matters, companies have to conduct a self-assessment under European Union law to determine whether they are in compliance with competition rules.

Under current consortia regulations, lines have a block exemption up to a trade share of 30% to swap ship space, co-ordinate sailings and pool certain services, beyond which they must judge for themselves whether there is a potential abuse of dominant position.

In September, the European Commission withdrew guidelines issued five years ago to assist lines in making the transition from conferences to an open marketplace.

Without that reference, and in the absence of specific clearance from Brussels, Braakman predicts that ocean carriers may conclude that it is safer to resign from conferences outside the EU rather than to be caught up in a possible antitrust probe.

A dozen global carriers, including the P3 partners, are already being investigated by the commission, although little has been heard since a series of dawn raids in May 2011.

Braakman notes that, because of the size of the P3 network, the collective attitude of the three lines within the conferences to which they all belong could affect European as well as foreign markets.

"I can well imagine that liner companies that are party to conference or discussion agreements that are allowed under foreign jurisdictions such as Singapore.... will reconsider their position and will eventually decide to withdraw from these agreements," he concludes.

"The obligation of self-assessment and the consequences of a wrong self-assessment in the form of absolute nullity of the agreement under EU law, and of claims for private damages under that law, may prove to be too much of a deterrent to continue."

Although these risks already exist, they will be seriously aggravated by the P3 network, says Braakman.