



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

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

**18 GIUGNO 2014**

## La riforma s'allontana a passo di Gattopardo

La nuova legge portuale ancora rinviata, Lupi latita e pensa a Bruxelles e Milano e gli operatori paventano sempre più un provvedimento di facciata

**Lerici (La Spezia)** – Chi si aspettava che il partecipato convegno sulla portualità organizzato una settimana fa dall'Autorità Portuale di La Spezia sarebbe stato l'evento di presentazione della riforma della Legge 84/94 promessa dal Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi per il 13 giugno è rimasto ben presto deluso.

Si era infatti appena al primo coffee break che già il senatore Marco Filippi, commentando i primi mormorii

sull'assenza dell'annunciato Ministro dei Trasporti, confermava il timore di un emesimo rinvio, rafforzato dalla recente tornata elettorale e dalle conseguenti voci di rimpasto nell'esecutivo (S2S n.22/2014): "Non sento Lupi da prima delle elezioni, dubito proprio che la data prevista sarà rispettata e non so neppure per quanto Lupi resterà Ministro...".

Concetto poi ribadito pubblicamente dallo stesso senatore, segnalando come a bloccare tutto sarebbe la mancata integrazione – a causa del nodo "distretti logistici" – fra la proposta emendativa

formulata dal Parlamento (a prima firma di Filippi) e quella (pare) elaborata da Lupi e dal Governo. E rimarcato anche da Enrico Seta, capo della segreteria tecnica del Ministero: "I tempi della riforma dipendono da quelli della politica: prima delle elezioni sembrava esserci condivisione fra Ministero e forze parlamentari, ora il lavoro è da riprendere e completare seppure molto sia già stato fatto".

Nulla di nuovo, il solito sterile rimpallo fra legislativo ed esecutivo.

Sennonché lo sconcerto fra le migliaia di stakeholder che di portualità vivono ha raggiunto vette inesplorate dopo mesi di chiacchiere ed elucubrazioni su governance e assetti amministrativi, ritenuti non determinanti dagli operatori. "Non si è ancora capito che riforma sarà, se ci sarà. Ma i timori sono più delle speranze, perché se, come sembra, non verranno affrontati gli argomenti su cui ci si gioca la competitività in banchina – principalmente sistema concessorio

e lavoro – ma solo quello dell'assetto istituzionale, non si potrà parlare di riforma" ha sentenziato per esempio Marco Simonetti, vicepresidente di

Contship, preceduto dal presidente di categoria (Assiterminal) Marco Conforti, che, ricordati gli 8 mesi trascorsi dall'annuncio di Lupi, ha richiamato il tema delle differenze fra ordinamenti nell'inquadramento giuridico delle aree portuali (S2S n.8/2014).

Dure critiche, indefinitamente rivolte a Parlamento e Governo, anche da Michele Pappalardo, presidente di Federagenti, mentre il padrone di casa Lorenzo Forcieri e il presidente di Assoporti Pasqualino Monti da una parte e Paolo Costa, presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, dall'altra, hanno reinterpretato i rispettivi e classici ruoli di riformisti moderati i primi e radicale il secondo, inframmezzati dal direttore delle Dogane Giuseppe Peleggi, che ha lanciato la proposta di creare uno "sportello amministrativo unico per le imprese e per le aziende produttive, che sulla falsariga di quanto sta accadendo con lo sportello unico doganale, accorpi tutti i controlli di tipo amministrativo cui sono sottoposte le aziende, riducendo quindi gli oneri burocratici e anche i rischi di corruzione". Confronto vivace, scambi di vedute costruttivi fra operatori del settore, analisi di buon livello, sintesi efficaci e proposte operative e promozionali interessanti (Forcieri ha fra l'altro candidato La Spezia ad ospitare gli open day della portualità, da organizzarsi durante l'ormai prossimo semestre di presidenza italiana del Consiglio Europeo), insomma l'ennesima

replica di un copione già andato in scena mille volte.

Purtroppo con il consueto inconcludente finale, interpretato nell'occasione da un imbarazzante (e imbarazzato) Giovanni Legnini, sottosegretario al Ministero dell'Economia, della cui concione di un quarto d'ora sui taccuini dei cronisti e nelle teste dell'uditorio è rimasto solo il vuoto e trito refrain della "consapevolezza piena nel Governo circa l'importanza strategica del comparto della logistica e dei porti".

**Andrea Motzo**

## Ancora incerto il destino della Concordia

**Il progetto genovese resta l'unico sul tavolo, ma una decisione definitiva non arriverà prima di fine mese, mentre impazza la 'guerra dei campanili'**

La tanto attesa ufficialità, riguardo il destino della Concordia, non è ancora arrivata.

Durante l'ultima Conferenza dei Servizi, svoltasi a Roma lunedì scorso, l'unico progetto presentato è stato quello genovese – promosso dalle aziende San Giorgio del Porto, T. Mariotti e Saipem – che tuttavia non è ancora stato adottato come scelta definitiva.

Durante la riunione dello scorso 6 giugno, che teoricamente avrebbe dovuto essere quella finale, è stato infatti stabilito che la questione verrà nuovamente dibattuta il 16 giugno, per giungere a un verdetto soltanto durante un'ulteriore sessione, già fissata per il 25 giugno. La dilazione delle tempistiche si è resa necessaria alla luce – spiega in una nota ufficiale il Commissario Franco Gabrielli – “delle rilevazioni sottoposte dalla autorità presenti a vario titolo alla Conferenza dei Servizi, riguardo la necessità di disporre di più tempo per analizzare nel dettaglio il corposo progetto, ponendo la dovuta attenzione a tutti gli scenari di rischio in esso previsti e le relative misure di mitigazione”, e a causa delle numerose integrazioni prodotte, nei giorni scorsi, da Costa “e delle richieste di ulteriori documenti formulate dalle

amministrazioni pubbliche”.

Come diretta conseguenza, il Senato ha approvato un emendamento al DL Proroga commissari del governo in cui la scadenza del commissariamento della procedura di rimozione del relitto,

affidata al Capo della Protezione Civile Franco Gabrielli è stata spostata dal 31 luglio 2014 al 31 dicembre 2014. Contestualmente è stata prorogata anche l'istituzione dell'Osservatorio di

monitoraggio, anche per quanto concerne gli aspetti di natura ambientale.

Uno slittamento che difficilmente potrà mettere in dubbio l'ipotesi Genova, l'unica rimasta sul tavolo dopo il tramonto dell'opzione Turchia, ma

che consente ai sostenitori di soluzioni alternative di continuare a perorare le proprie cause.

Tra questi il più attivo è sicuramente il Presidente della Toscana Enrico Rossi, che da sempre sostiene il 'diritto' della sua Regione e ricevere questo importante e remunerativo incarico, come sorta di risarcimento per i danni subiti dall'Isola del Giglio in seguito al naufragio della cruiseship di Costa Crociere.

Rossi ha assicurato che entro settembre il porto di Piombino sarà pronto per ricevere il relitto: “Solo in caso contrario si potrebbe comprendere la decisione di ripiegare su Genova, con un rischio

però che sarebbe 5 volte superiore. A quel punto, tuttavia – ha aggiunto il Presidente della Regione Toscana – mi sembrerebbe logico adottare la proposta già avanzata dal Movimento 5 Stelle di richiedere un'importante fidejussione a Costa Crociere”. Secondo Rossi, infatti, “è vero che la compagnia ha già fatto molto, ma non può pensare di imporsi senza ascoltare il parere delle istituzioni e in primo luogo della Regione Toscana che, prima con i volontari poi con i suoi tecnici, è sempre stata collaborativa, in difesa dell'ambiente e degli interessi generali”.

Rossi, oltre a ritenere doveroso un coinvolgimento diretto della Toscana per le motivazioni menzionate, è convinto che un progetto come quello presentato durante la Conferenza dei Servizi, “sia carente a tal punto da aver reso necessari ulteriori approfondimenti tecnici, che hanno a loro volta imposto uno slittamento dei tempi”.

“Supefacente” poi, secondo il Presidente

della Regione, “l'idea che a fronte di un fortunale si proponga di ripararsi dietro le isole. Resto dell'opinione che in questi casi occorra usare un criterio di precauzione, che impronta tutta la legislazione europea in materia ambientale, per cui si deve scegliere sempre il rischio minore. E il rischio minore è portare la nave a Piombino. Ovviamente se il porto sarà pronto entro settembre”.

Un quesito a cui, evidentemente, lo stesso Rossi non è in grado di dare risposta affermativa, e che in ogni caso deve fare i conti con la presa di posizione di Claudio Burlando, Presidente della Regione Liguria e collega di partito di Rossi (PD), secondo cui – stando alle dichiarazioni riportate nel corso della settimana su diversi quotidiani – “a Piombino, senza considerare i dubbi sulle tempistiche, resta comunque il fatto che non ci sono aziende col know-how necessario per svolgere operazioni di demolizione così complesse, mentre invece a Genova esiste storicamente un tessuto imprenditoriale che ha tutte le carte in regola”. Concetto ribadito poi anche dal Presidente dell'Autorità portuale di Genova Luigi Merlo.

Lo sport molto italico della 'guerra dei campanili', quindi, continua, in attesa di una decisione definitiva che possa mettere la parola 'fine' su una pagina non certo luminosa per lo shipping italiano.

F.B.

## Porti: Nord Europa domina, Italia tiene su short shipping

Scudieri (Srm), sponda sud investe, serve risposta Mezzogiorno

(ANSA) NAPOLI, 13 GIU - I porti del Northern Range Europeo tra cui Rotterdam, Anversa e Amburgo restano leader del commercio internazionale con una quota del 62% in Europa, ma l'Italia resta prima in Europa nel segmento Short Sea Shipping nel mar Mediterraneo, con una quota di mercato delle merci trasportate del 37%. Questi alcuni dei dati che emergono dal primo rapporto Italian Maritime Economy redatto grazie alle attività connesse al nuovo portale dell'Istituto Studi e ricerche del Mediterraneo (Srm), l'Osservatorio Permanente sull'Economia del Mare. Il rapporto è stato presentato a Napoli, nella sede del Banco di Napoli, l'Istituto di credito del gruppo Inesa Sanpaolo di cui fa parte Srm. "Non dobbiamo dimenticare - ha sottolineato Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli - che siamo un Paese marittimo. Lo dicono la storia e l'economia. Il 19% del traffico marittimo internazionale passa nel Mediterraneo ed è in costante crescita dal 2005, nonostante la crisi economica in Europa e l'instabilità politica nella sponda Sud del Mediterraneo, a conferma del fatto che il Mediterraneo è sempre più centrale nell'economia globale".

La centralità marittima è confermata dal dato secondo cui un terzo del totale del commercio estero italiano avviene via mare, per un totale di 230 miliardi di euro e la crescita è dimostrata dal dato sul segmento container italiano, che torna a superare i 10 milioni di teus, anche se non torna ancora ai dati pre-crisi del 2008 che parlavano di 10,5 milioni di teus. L'Italia gioca dunque ancora un ruolo centrale, anche se il nord Europa domina: la somma delle merci movimentate nei porti italiani è di 477 milioni di tonnellate, terza, in volume assoluto, in Europa dietro Olanda e Regno Unito. Il peso del Mezzogiorno è pari al 48% del totale. "I porti del Nord Europa - ammonisce Paolo Scudieri, Presidente SRM - così come quelli della sponda Sud del Med, hanno investito molto nel miglioramento infrastrutturale e oggi hanno guadagnato posizioni importanti. L'Italia cosa attende a comprendere che il Mezzogiorno ha una vocazione logistica naturale che potrebbe essere meglio sfruttata a beneficio di tutto il Paese?".

Sul sud, in particolare, il rapporto Srm parla del 63% delle sue merci in valore che vengono importate ed esportate via mare.

Forse anche il tessuto imprenditoriale legato al settore, visto che il 40% del totale del cluster marittimo italiano (pari a 7.000 imprese) è presente nel Mezzogiorno, che conta quindi oltre 2.700 imprese. Ma sul futuro della nostra economia marittima pesano dati che fanno riflettere: solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giunge infatti in Italia, a causa dei ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. "Ciò si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato", si legge nel rapporto".

Sul traffico container a livello internazionale, infine, il Northern Range continua a mantenere un ruolo forte nonostante perda quasi il 4% dal 2008 al 2013, a fronte di una significativa crescita dei porti mediterranei (dal 35% al 39%) grazie allo sviluppo degli scali dell'East Med e alla realizzazione di nuove strutture nei paesi nordafricani. Da segnalare la forte crescita della Turchia: al primo trimestre 2014 ha registrato un +11,7% rispetto allo stesso periodo del 2013. Considerando solo i porti ai porti hub container, spicca la crescita di Tanger Med insieme ad altre tre realtà che stanno marciando a ritmi molto sostenuti: Valencia (quota di mercato 17%), Algeciras (17%, pur avendo perso qualcosa negli anni) ed il Pireo (12%). (ANSA).

## Container, il trimestre dei porti italiani

Tra i porti container italiani, a crescere di più in questo primo trimestre è il porto di Salerno. Un +25% forse mai registrato da quando c'è il Salerno Container Terminal. Un risultato forte dell'acquisizione, avvenuta quasi un anno fa, dell'armatore genovese Ignazio Messina. Stiamo parlando soltanto di 50mila contenitori ma, tenendo conto che anche il 2013 è stato l'anno dei record, non è detto che possano raddoppiare da qui a un anno. In ogni caso, un'ottima performance per il porto campano, a discapito del vicino scalo di Napoli, che invece deve fare i conti con il suo primo anno senza l'armatore genovese dopo novant'anni di approdi.

I dati vengono dall'usuale classifica stilata da Contship Italia che mette insieme quindici porti, più altri minori. Nel totale, tra gennaio e marzo di quest'anno, gli scali italiani hanno movimentato poco più di 2,4 milioni di teu, crescendo dell'1,5%. Gli altri porti italiani che crescono particolarmente in questo settore sono Savona e Civitavecchia. Lo scalo che ha perso di più è Palermo, seguito da Ravenna e Ancona.

La classifica (in teu):

1. Gioia Tauro 743.565 (+2,5%)
  2. Genova 481.031 (+4,1%)
  3. La Spezia 302.131 (+0,1%)
  4. Cagliari 173.406 (+3,4%)
  5. Livorno 134.200 (-2,7%)
  6. Napoli 119.026 (-10,5%)
  7. Trieste 109.536 (+2%)
  8. Venezia 109.569 (-1,0%)
  9. Salerno 59.923 (+25,9%)
  10. Ravenna 51.304 (-11,2%)
  11. Taranto 42.025 (-3%)
  12. Ancona 37.036 (-0,9%)
  13. Savona 16.072 (+14,4%)
  14. Civitavecchia 13.145 (+9,2%)
  15. Palermo 6.116 (-30%)
- Altri: 16.236 (+1,2%)  
Totale: 2.414.809 (+1,5%)

## P3 si scioglie, la Cina ha detto no

Oggi, il ministero del Commercio cinese (MOFCOM) non ha dato l'approvazione alla rete P3 formata dai primi tre operatori container: Maersk, Msc e Cma Cgm.

A seguito della decisione delle autorità cinesi le compagnie aderenti hanno deciso di porre fine alla P3. Evidente la delusione. «In Maersk Line - è il commento della compagnia danese - abbiamo lavorato duramente per affrontare le questioni e le preoccupazioni cinesi. Così, naturalmente, è una delusione. P3 avrebbe fornito a Maersk Line una rete più efficiente e ai nostri clienti un prodotto migliore».

Tutto ha inizio il 18 giugno 2013 quando Maersk Line, MSC Mediterranean Shipping Company SA e CMA CGM **annunciano** l'intenzione di stabilire un accordo di condivisione operativa nave a lungo termine sulle rotte mondiali. L'accordo viene denominato P3 con l'obiettivo di rendere il trasporto container di linea più efficiente e migliorare la qualità del servizio. Il 24 marzo 2014 la US Federal Maritime Commission (FMC) **aveva deciso** di consentire l'accordo P3 Network affinché diventasse effettiva negli Stati Uniti. In seguito, il 3 giugno anche la Commissione europea **aveva informato** le parti della P3 che aveva deciso di non aprire un'inchiesta antitrust e in pratica di dare il benestare all'alleanza. Ma l'oderna decisione di MOFCOM a seguito di una revisione ai sensi della norma sul controllo delle concentrazioni della Cina è diversa dalle posizioni della FMC e della Commissione europea.

## **Pechino bocchia la P3 Network. Maersk, MSC e CMA CGM decidono di rinunciare all'alleanza operativa**

*Le misure proposte dai tre partner per rispondere alle preoccupazioni manifestate dalle autorità cinesi difettano - secondo il ministero del Commercio - di appropriate basi giuridiche e di prove della loro effettiva efficacia*

**17/06/2014** - Il ministero del Commercio di Pechino ha annunciato oggi la decisione di vietare la concentrazione armatoriale P3 Network progettata dalla danese Maersk Line, dalla svizzera Mediterranean Shipping Company (MSC) e dalla francese CMA CGM, le prime tre compagnie per capacità della flotta del settore del trasporto di linea, con l'obiettivo di razionalizzare i rispettivi servizi marittimi sulle rotte est-ovest (**17/06/2014** del 18 giugno 2013). A seguito della comunicazione, le tre compagnie hanno reso nota la decisione di rinunciare ad avviare operativamente la nuova alleanza.

Il dicastero cinese, sottolineando di non avere alcuna opposizione alla concorrenza tra imprese che sfruttano una propria posizione dominante sul mercato, ha evidenziato la necessità di analizzare attentamente progetti che prevedono un'ulteriore concentrazione di posizioni dominanti come quello proposto da Maersk, MSC e CMA CGM che avrebbe dato vita ad una concentrazione detentrica del 47% circa della capacità di trasporto sulle rotte Asia-Europa. Il ministero di Pechino ha precisato di aver comunicato ai tre partner le proprie preoccupazioni circa il possibile effetto di restrizione alla concorrenza determinato dall'avvio della nuova alleanza P3 e di aver successivamente ricevuto da parte delle tre compagnie indicazione di misure per rispondere a tali preoccupazioni che - secondo il ministero cinese - difettano di appropriate basi giuridiche e di prove della loro effettiva efficacia. Pertanto Pechino ha spiegato di aver deciso di vietare la concentrazione sulla base della normativa antitrust cinese.

«Alla Maersk Line - ha replicato a tale decisione il responsabile Trade e Marketing della compagnia armatoriale danese, Vincent Clerc - abbiamo lavorato duramente per rispondere alle richieste e alle preoccupazioni cinesi. Quindi, ovviamente, c'è delusione. La P3 avrebbe offerto a Maersk Line un network più efficiente e avrebbe offerto ai nostri clienti un prodotto migliore». «Naturalmente - ha chiarito l'amministratore delegato del gruppo Maersk, Nils S.

Andersen - la decisione non costituisce una sorpresa per noi, dato che tutti i partner hanno lavorato sodo per rispondere alle preoccupazioni delle autorità. L'alleanza P3 - ha osservato Andersen - avrebbe consentito a Maersk Line di ridurre ulteriormente i costi e le emissioni di CO2 e, non ultimo, di migliorare i servizi ai propri clienti con una rete di servizi marittimi più efficiente. Tuttavia sono piuttosto fiducioso che Maersk Line realizzerà comunque questi miglioramenti. Ha conseguito progressi di questo tipo negli ultimi cinque trimestri senza la P3 e - ha concluso - ho fiducia che continuerà a farlo».

Ricordiamo che le autorità antitrust degli Stati Uniti e dell'Unione Europea avevano invece dato il via libera all'avvio operativo dell'alleanza armatoriale P3 (~~14-15-16~~ del 21 marzo e 4 giugno 2014). (10)