



*Autorità Portuale di Taranto*  
*Taranto Port Authority*

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

**9 GIUGNO 2015**

## Taranto Container Terminal al redde rationem

**Liquidazione della società sempre meno improbabile, si pensa già a nuovi investitori. Che potrebbero arrivare sempre dall'Asia, ma non avere gli occhi a mandorla**

Ancora una fumata nera per la **vertenza** TCT – Taranto Container Terminal.

L'ennesimo incontro romano, presenti il ministro delle Infrastrutture e trasporti Graziano Delrio, il sottosegretario al Lavoro Teresa Bellanova, rappresentanti del Mise, il sindaco di Taranto Ippazio Stefano, il presidente dell'Autorità Portuale Sergio Prete e i sindacati, non ha sortito particolari effetti: la situazione è ferma alla proposta fatta al terminalista (i cui soci sono Hutchison al 50%,

gruppo Maneschi al 10% e Evergreen al 40%) dalle istituzioni, impegnatesi a concludere i lavori di ampliamento e potenziamento della struttura in un anno e a garantire il rinnovo della cassa integrazione straordinaria per i 540 dipendenti a fronte di un investimento in sovrastrutture a carico del privato di circa 5 milioni di euro e di una ripresa dei traffici, almeno da parte della compagnia armatoriale azionista Evergreen, prima del 2017.

TCT non ha ancora dato una risposta, che potrebbe a questo punto arrivare dopo un cda programmato per il 12 giugno. Ma, al di là della nota della nota ufficiale, in cui si ricorda che "mentre richiama l'azienda TCT al massimo senso di responsabilità, il Governo ribadisce il proprio impegno ad operare per mantenere aperte le prospettive produttive e occupazionali del terminal e tutelare al meglio i 540 lavoratori interessati", sembra che l'esecutivo sia piuttosto pessimista in merito alla possibilità di un accordo con l'attuale concessionario.

L'intenzione dei tre azionisti sarebbe quella di porre in liquidazione la società, rinunciare a buona parte dei 60 anni di concessione e affrontare un'inevitabile lite su eventuali penali che i soggetti istituzionali presumibilmente evocheranno dopo tre anni di cassa integrazione erogata ai lavoratori di TCT (appena scaduti, i dipendenti sono in ferie forzate). Ragione per cui l'esecutivo ha già fatto capire che, per minimizzare il danno occupazionale ai due mesi e mezzo di mobilità (con garanzia di stipendi pagati) previsti in caso di liquidazione, ci si affretterebbe in

questa eventualità a cercare nuovi investitori interessati.

Da un rapido excursus giornalistico è emerso subito il disinteresse, in caso di dismissione di TCT, di alcuni dei principali terminalisti attivi oggi in Italia. "Al momento non c'è nessun interessamento da parte di APM Terminal" ha spiegato Carlo Merli, amministratore delegato del branch italiano della multinazionale danese, prossima all'avvio della piattaforma di Vado Ligure e azionista al 33% a Gioia Tauro, cui ha fatto eco Luigi Negri, numero uno di GIP - Gruppo Investimenti Portuali (terminalista container a Genova e Livorno): "GIP non è interessata a Taranto né, penso, lo sarà mai".

Anche per Cosco il pollice sembra verso: "Oggi Cosco è **molto impegnata** con il porto di Pireo e non è interessata ad uno scalo nella stessa area e destinato principalmente al trasbordo" ha ricordato Marco Donati, direttore generale di Coscon Italy, così come difficile appare un impegno da parte di Contship o del gruppo MSC, essendo entrambe già fortemente posizionate nel settore del transhipment mediterraneo nonché socie di APM nell'MCT di Gioia Tauro (attraverso la controllante CSM Italia Gate, 50% di Contship e 50% della cipriota Gitauro, galassia Aponte).

Nonostante non è detto che non vi possano essere investitori attratti dal terminal container di Taranto. I rumor relativi a CMA CGM non hanno finora trovato riscontri, così come la turca Yilport, che non ha negato recentemente un interesse per l'Italia (è stato recentemente evocato un approccio a Livorno per la Darsena Europa e a Genova per Bettolo e termina Messina), è finora rimasta sul generico. E se un investimento mediorientale è per ora solo un'ipotesi di scuola non suffragata da indizi, una traccia leggermente più concreta, stando a indiscrezioni raccolte da *Ship2shore*, sembrerebbe invece portare ai filippini di ICTSI. La multinazionale asiatica sta investendo molto su quello che è oggi il suo unico terminal container mediterraneo, l'Adriatic Gate Container Terminal di Rijeka, ma, effettivamente, la profondità limitata delle sue banchine (attualmente 14,2 metri) potrebbe rendere Taranto il giusto complemento in uno scenario di gigantismo navale sempre più marcato.

Andrea Molzo

## Massimo Deandrels (Srm): l'Italia non sfrutta a pieno la risorsa mare

Intervista al direttore generale di Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Srm), Massimo Deandrels (foto).  
"L'Italia non sfrutta ancora a pieno la risorsa mare"

L'Italia non sfrutta ancora a pieno la risorsa mare. Né pensa su quanto e su cosa investire, né dà certezza ai porti su quali e quante sono le risorse disponibili per crescere. Eppure, con oltre 43 miliardi di euro di valore aggiunto e un valore di 220 miliardi di movimentazione import-export, l'Italia sposta in valore il 29,6% delle merci via mare. E la percentuale sale al 33,7% nel Mezzogiorno, pari a 14,7 miliardi di euro. Nonostante, il Paese non riesca ad essere protagonista nella competizione verso le nuove direttrici di traffico che si vanno delineando sia nello scacchiere del Mediterraneo, sia verso l'Oriente. Per esserlo, dovrebbe darsi una scossa e agire sui driver strategici di sviluppo, afferma ad *Affaritaliani.it* il direttore generale di Studi e ricerche per il Mezzogiorno (Srm), Massimo Deandrels. Opportunità che, purtroppo, il nostro Paese non riesce ancora a recepire. Nonostante la disponibilità di ingenti risorse europee.

**Direttore, quali sono questi opportunità strategiche?** "I driver di sviluppo partono dall'integrazione tra le infrastrutture ed i servizi intermodali, rappresentati dalla strada, dalla ferrovia e dalle vie del mare. Ma questo presuppone dei retroporti per la connettività con l'entroterra che solo in pochi casi sono adeguati. Il secondo driver sono gli investimenti e la loro attrazione dall'estero e in questo ambito le "zone franche" possono essere un fattore determinante. Il terzo, è il dover pensare la logistica come asset principale per lo sviluppo del Mezzogiorno, dove i porti movimentano il 45,7% del traffico container e il 47% del traffico merci. Sempre al Sud l'economia di alcune regioni è fortemente agganciata al trasporto marittimo: in Puglia e Campania il 45,6% delle merci si muove con modalità marittima, nelle isole oltre il 90%. Le percentuali delle regioni del continente potrebbero essere però più elevate, visto che nel 2014 è aumentato del 19% il traffico mondiale che passa per il Mare Nostrum".

**Invece?** "Molti porti sono ancora affidati a gestioni commissariali che spendono con lentezza le risorse che pure vengono dall'Europa e sono cospicue. Con la conseguenza di ampliare il divario in termini di costi, tempi e volumi d'affari. Si stima che almeno 500 mila container con destinazione finale Italia, vengono sbarcati a Rotterdam o ad Amburgo per poi proseguire su strada per il Belpaese, con la perdita di fatturato di circa un miliardo di euro all'anno".

**Perché tutto questo?** "Sui tempi di sdoganamento delle merci, i porti italiani impiegano circa 8,5 giorni in più della media dei Paesi Ocse solo per le merci destinate all'estero e 7,4 giorni per quelle dirette all'estero. In poche parole, le imprese sono costrette a sopportare maggiori costi per i giorni persi in più per lo sbarco e l'imbarco delle merci".

**Andrà meglio con la riforma dei porti?** "Sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall'Europa, via Mediterraneo,

passa per il Canale di Suez, Golfo Persico e Asia. In questa direttrice l'Italia e i suoi porti possono svolgere ancora meglio la funzione di hub strategico. Ma occorre predisporre subito la legge e non perdere altro tempo. Prima che sia troppo tardi".

*Eduardo Cagnezzi*

## **Negli ultimi anni è cresciuta la quota di traffico marittimo delle merci transitata nel Mediterraneo**

***In 13 anni registrato un +123%. Lo evidenzia il secondo rapporto annuale "Italian Maritime Economy" realizzato da SRM***

*inforMARE* - Negli ultimi anni è cresciuta la quota di traffico marittimo delle merci transitata nel Mediterraneo. Lo evidenzia il secondo rapporto annuale "Italian Maritime Economy. Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo" realizzato da SRM (Studi Ricerche per il Mezzogiorno), centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, che è stato presentato oggi a Napoli in un convegno dal titolo "Nuove rotte per la crescita del Mezzogiorno" tenutosi presso la sede del Banco di Napoli.

Il rapporto, frutto dell'attività di monitoraggio dell'Osservatorio Permanente sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica di SRM, precisa che negli ultimi 13 anni il volume totale delle merci trasportate via mare nel bacino del Mediterraneo è cresciuto di oltre il +123% e che nel 2013 nel Mediterraneo è transitato il 19% circa del traffico merci navale mondiale, percentuale che nel 2005 era del 15%. Rilevante anche la crescita dell'attività dei porti del Mediterraneo nel segmento dei container: nel 2013 i primi 30 porti container mediterranei hanno movimentato un traffico pari a 44 milioni di container teu, con un aumento del +382% rispetto a 9,1 milioni di teu nel 1995.

Lo studio, con dati e analisi che sono stati illustrati da Massimo Deandreis, direttore generale di SRM, e da Alessandro Panaro, responsabile dell'ufficio Maritime and Mediterranean Economy di SRM, che ha approfondito i temi delle grandi alleanze e della competitività delle infrastrutture, specifica inoltre che, da un'analisi di SRM su un panel di aree portuali europee, nordafricane e asiatiche, si evince che nel 2014 le aree portuali del Mediterraneo (sponda Est, sponda Ovest e sponda Sud) sono arrivate a detenere una quota di mercato container del 33% (hanno acquisito sei punti percentuali dal 2008) contro il 42% del Northern Range che nello stesso periodo ha perso cinque punti percentuali.

Il rapporto rileva che nel periodo 2001-2014 i transiti marittimi Nord-Sud di merci provenienti dal Mediterraneo e diretti verso Golfo-Medio ed Estremo Oriente sono aumentati del +160% mentre la direttrice inversa è aumentata del +92%. Un'area che va proponendo con forza la sua valenza strategica è quella del Golfo Arabico: i transiti marittimi da Nord verso Sud attraverso il canale di Suez e diretti verso il Golfo sono aumentati del +339% negli ultimi 14 anni (2001-2014). Sempre nello stesso periodo i passaggi Sud-Nord provenienti dal Golfo sono aumentati del +175%.

Se in campo portuale i porti del Mediterraneo sono sempre in concorrenza con gli storici competitor del Nord Europa, anche all'interno del bacino mediterraneo si è accesa una competizione innescata da nuove realtà portuali come lo scalo marocchino di Tanger Med, che sta registrando performance di traffico merci in continuo crescendo (nel 2014 ha movimentato oltre tre milioni di teu, con un +20,7% sul 2013 ed ora ha una quota di mercato del segmento, nel Mediterraneo, di circa il 10%), o lo scalo egiziano di Port Said che è arrivato a quattro milioni di teu, con un +1.500% nel periodo 1995-2013, ma anche provocata da scali storici che stanno recuperando competitività, come il

Pireo che nel periodo 1995-2013 è cresciuto del +400% arrivato a movimentare 3,1 milioni di teu e Algeciras che è salito a 4,3 milioni (+300%).

Quanto alla portualità italiana, il rapporto ricorda che da un'analisi del "Liner Shipping Connectivity Index", un indicatore dell'Unctad che misura la competitività del sistema marittimo di una nazione, si evince che nel 2015 l'Italia è al 17° posto e che ormai da circa 10 anni oscilla intorno a questa posizione, sempre dietro a Olanda e Germania. Con 460 milioni di tonnellate di merci complessive, l'Italia è terza in Europa per traffici gestiti. Inoltre la portualità italiana, con 213,3 milioni di tonnellate nel 2014, detiene il primato nell'UE28 per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo.

«Il report di SRM - ha commentato il presidente Banco di Napoli, Maurizio Barracco - ci conferma la crescita del ruolo strategico ed economico del Mediterraneo e ci fa capire come il raddoppio del canale di Suez potrà avere un impatto estremamente positivo sul commercio marittimo e, se siamo bravi, anche sull'economia italiana e del Mezzogiorno».

«Le imprese che producono - ha osservato il presidente di SRM, Paolo Scudieri - hanno bisogno di una filiera del mare - portualità, logistica e operatori di shipping - che sia efficiente, competitiva nei tempi e nei costi, e in grado di inserirci nelle grandi direttrici dei traffici marittimi. L'annunciata riforma dei porti va in questa direzione ma occorre fare in fretta. Abbiamo perso molto tempo in passato. Tempo che i nostri competitors, nel Nord Europa e nel Sud Mediterraneo, hanno usato per rafforzarsi con investimenti infrastrutturali importanti. L'Italia ha una posizione geografica straordinaria. Noi siamo convinti che rilanciare la filiera del mare e investire per una portualità efficiente possa essere la modalità nuova per trainare lo sviluppo del Mezzogiorno».

«La ricerca - ha sottolineato il direttore generale SRM, Massimo Deandrei - è ricca di dati e mette bene in evidenza il peso di tutta la filiera del mare, non solo come comparto produttivo, ma anche come generatore di valore e di occupazione. In Italia un terzo di tutto l'import ed export parte o arriva via mare. Gran parte di questo comparto è collocato nel Mezzogiorno che potrebbe svolgere il ruolo di piattaforma logistica a beneficio di tutto il sistema produttivo nazionale. Anche perché sta emergendo in modo marcato una direttrice marittima che dall'Europa, via Mediterraneo, passa per il canale di Suez, Golfo e Asia. In questa direttrice l'Italia e i porti del Mezzogiorno, potrebbero trovare ancor meglio la loro funzione di hub strategico». (44)

## Eni promuove il metano liquido nei porti

La società energetica intende avviare due progetti pilota per utilizzare gli scali Livorno e Venezia come infrastrutture logistiche per lo stoccaggio e la distribuzione di gas naturale liquefatto.

In attesa che si concludano entro l'autunno i lavori per il Piano Nazionale per l'utilizzo del Gnl voluto dal ministero dello Sviluppo Economico, in Italia sembra si stia finalmente passando dalle parole ai fatti sulla diffusione del gas naturale liquefatto. In primo piano tra le aziende che stanno premendo l'acceleratore dei nuovi investimenti in Italia c'è il Gruppo Eni, pronto a lanciare due nuovi progetti pilota che riguarderanno i porti di Livorno e di Marghera.

I primi dettagli sull'impegno del cane a sei zampe nel business del Gnl sono stati rivelati da Maurizio Maugeri, presidente e amministratore delegato della Porto Petroli di Genova Spa che, in occasione dell'ultimo Mare Forum Italy, ha spiegato: "Abbiamo recentemente presentato due progetti comunitari nell'ambito del programma Connecting Europe Facility che riguarderanno i porti di Livorno e di Venezia. Il primo riguarda la nostra società Costiero Gas Livorno che attualmente riceve e vende Gpl per uso industriale e trazione terrestre ma che da domani vorremmo convertire anche al Gnl aumentandone la capacità di stoccaggio da 1000 a 6000 metri cubi. Si parla di investimenti fino a dieci milioni di euro". Dal porto di Livorno sarebbe dunque possibile rifornire via camion le stazioni di servizio Eni di Piacenza e quella che sarà realizzata a Pontedera (Pisa), fra le prime in Italia in grado di erogare gas naturale liquefatto per autotrazione.

Maugeri più nel dettaglio spiega che "tra i partner di questo progetto ci sono anche il Rina, il gruppo armatoriale Novella e OLT Offshore Lng Toscana perché il gas arriverebbe alla banchina 30 dello scalo labronico su piccole navi gasiere che fanno la spola con il rigassificatore posto al largo di Livorno". Va ricordato, infatti, che uno specifico studio di fattibilità ha appurato che il terminale offshore di OLT, attraverso minimi interventi progettuali, sarà in grado di ricevere piccole navi metaniere che potranno caricare i quantitativi necessari per l'approvvigionamento di strutture di rifornimento nei porti del Tirreno. Potranno dunque sorgere delle vere e proprie stazioni di servizio nei porti presso le quali potranno rifornirsi sia le imbarcazioni sia i mezzi terrestri ad alimentazione Gnl.

Anche per il rigassificatore on-shore di Panigaglia (La Spezia) Snam Rete Gas ha in mente una conversione a stazione di rifornimento per il gas naturale liquefatto, tanto che ha indetto una gara per studi di fattibilità e pre-fattibilità per la fornitura servizi di tipo "Small Scale LNG". In pratica, secondo quanto si legge nel bando, sono stati richiesti "servizi di ingegneria per valutare la fattibilità degli investimenti necessari per la fornitura attraverso il terminale di rigassificazione Gnl di Panigaglia dei seguenti servizi: Reloading feeder ship e bettoline, caricazione di autocisterne e ISO container, liquefazione di gas naturale da metanodotto e caricazione di autocisterne da un impianto di stoccaggio costiero al di fuori del terminale".

Il numero uno di Porto Petroli di Genova ha aggiunto che, "oltre a Livorno, l'Eni ha in cantiere un altro progetto simile (budget da tre milioni di euro) anche per porto Marghera, dove il gruppo intende realizzare una piccola stazione di rifornimento di Gnl via camion al servizio anche della società di Rimorchiatori Riuniti Panfido che intende convertire un paio di mezzi ad alimentazione a gas naturale liquefatto". Si tratta di due progetti pilota condotti sotto il coordinamento del Rina e per i quali entro fine anno si saprà se e quali co-finanziamento comunitario riceveranno.

Nicola Capuzzo

## **Trasporto merci Italia-Cina via treno, in 12 giorni a destinazione**

**Perugia società Agente generale Italia**

Perugia, 6 giu. (askanews) - La società di Trasporti Simonelli Shipping di Perugia è stata nominata agente generale per l'Italia e assistenza Ue del nuovissimo servizio Italia-Cina via treno. Domani una delegazione di giornalisti cinesi sarà in Umbria, a Perugia per una visita alla ditta di via Manna, ricevuti dal titolare Luciano Simonelli. Il nuovo servizio è sicuramente competitivo per quanto concerne grandi volumi, contenuti in massimo di 10 tonnellate o 30-50 mc. Il treno infatti può trasportare container di dimensioni maggiori rispetto a quelli per via aerea, e con questo sistema si arriverebbe in metà del tempo del via mare. La sicurezza poi è rispettata; infatti la merce nei container per il treno, è assistita da Gps satellitare che partendo dalla Germania arriva in Cina Chongqing in circa 12 giorni, con costi competitivi per l'esportazione-importazione.