



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

2 LUGLIO 2015

A Taranto via i lavori al Polisettoriale*1 luglio 2015 |*

TARANTO - Con procedura ex art. 57, commi 1, 2 lett. c) del D.lgs. n. 163/2006, l'Autorità Portuale di Taranto ha aggiudicato in via definitiva al Consorzio 4IT Construction, con sede in Genova, i lavori di "Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo Polisettoriale - Adeguamento area terminal rinfuse".

Il Consorzio, risultato primo in graduatoria, ha offerto un prezzo per l'esecuzione dell'appalto pari ad euro 7.035.486,58 (euro 6.765.370,28 offerti per lavori ed euro 270.116,30 per oneri di sicurezza non soggetti a ribasso). L'Autorità Portuale procederà alla stipula contrattuale nei termini previsti dall'art. 11, co. 10 del D.lgs. 163/2006. La comunicazione è dell'Autorità portuale a firma del presidente Sergio Prete.

Il porto di Taranto cerca nuovi partner dopo il divorzio da Tct

Ora che la società Taranto container terminal, su voto unanime del comitato portuale di Taranto, non ha più la concessione del terminal, né l'autorizzazione allo svolgimento delle operazioni, si prova a costruire un futuro per lo scalo cercando di rilanciarlo dopo mesi di inattività. È questo il compito che si sono dati governo (presidenza del Consiglio e ministero dei Trasporti) e Autorità portuale dopo aver preso atto che l'esperienza di Tct era finita con la messa in liquidazione della società il 12 giugno scorso da parte dei suoi azionisti (Hutchinson, Evergreen e gruppo Maneschi).

La scelta di liquidare la società che dal 2001 gestiva il terminal, ha costituito lo "strappo". In realtà, però, Evergreen, che ha utilizzato il terminal in via quasi esclusiva, ha cominciato ad allontanarsi da Taranto già tempo prima accentuando il distacco nella parte finale del 2014. Ovvero quando la compagnia ha tolto Taranto dall'approdo delle portacontainer impegnate sulle rotte oceaniche, Tct chiuso il terminal all'operatività e il dissenso sul cronoprogramma dei lavori di adeguamento tra Tct e Autorità portuale si è fatto sempre più marcato nonostante la mediazione del governo. Lo scontro sembra essere sul fatto che le nuove infrastrutture del terminal - riqualificazione della banchina, dragaggio dei fondali, opere complementari - sono partite con enorme ritardo rispetto agli impegni e all'iniziale tabella di marcia se si considera che l'accordo iniziale, firmato a giugno 2012, prevedeva una prima conclusione a dicembre 2014. Questa, almeno, l'accusa mossa da Tct. Ma l'Autorità portuale guidata da Sergio Prete replica osservando di essere partita praticamente da zero perché sino a qualche anno fa non c'erano i progetti, che lavori come quelli alla banchina per un anno sono rimasti invischiati nei contenziosi legali tra imprese appaltatrici concorrenti e che ora, comunque, il cantiere del terminal - tra banchina, dragaggi e sistemazione della "radice" del molo - è in attività e i primi interventi saranno completati tra fine primavera e inizio estate 2016. Ma a Tct non è bastato. «Abbiamo messo a disposizione tutto ma loro hanno fatto altre scelte» ha commentato di recente

Graziano Delrio, che ha seguito il caso prima da sottosegretario alla presidenza del Consiglio e oggi da ministro delle Infrastrutture.

Con la liquidazione della società Tct e la revoca della concessione, non sono pochi i problemi che Governo e Authority adesso devono affrontare. Si parte anzitutto dalla ricerca di un nuovo operatore. Secondo fonti sindacali, Msc, sondata dal governo, dopo un interesse iniziale, avrebbe fatto un passo indietro. C'è poi da definire un accordo con i liquidatori di Tct su tutte le partite rimaste aperte a Taranto. Altro aspetto, i 540 addetti della società, ai quali la cassa integrazione, lo scorso 25 maggio, non è stata rinnovata e ora sono in mobilità. «La

procedure della mobilità – osserva Giancarlo Turi, segretario Uil Taranto – sta già consumando i 75 giorni previsti prima che si trasformi in licenziamento. Se non ce la facciamo a trovare una nuova soluzione per il terminal container, bisogna pensare a quali ammortizzatori sociali utilizzare, non esclusa la cassa integrazione per cessazione e dunque impegnando sia Tet che esce che il nuovo soggetto che arriverà».

Porto di Taranto, revocata concessione terminal container

Il Comitato portuale di Taranto ha revocato la concessione al Taranto Container Terminal. Lo rende noto l'Autorità portuale. «A seguito della comunicazione da parte della Taranto Container Terminal di messa in liquidazione della società, ricevuta il 12 giugno, del successivo avvio della procedura di mobilità di tutto il personale dipendente della medesima società – Informa una nota – l'Autorità portuale ha proceduto a convocare d'urgenza una riunione monotematica straordinaria della Commissione consultiva e del Comitato portuale». «Sentito il parere della Commissione Consultiva – continua – il Comitato portuale, quale atto dovuto, ha deliberato – ai sensi dell'art. 7, lett. b) e c) del D.M. 31.03.1995, n. 585 – la revoca dell'autorizzazione ex art. 16 L. 84/94 e la revoca dell'atto concessorio ex art. 18, co 9, L. 84/94. Ha espresso altresì parere favorevole alla decadenza dalla concessione demaniale marittima ex art. 47 lett. a), b), d) ed f) Cod. Nav., disposta, in data odierna, con provvedimento n. 67/15 del presidente dell'Autorità portuale di Taranto».

Revocata la concessione alla Taranto Container Terminal

Lo ha deliberato il Comitato Portuale di Taranto

inforMARE - Oggi il Comitato Portuale di Taranto ha stabilito la revoca della concessione alla Taranto Container Terminal (TCT), la società che gestiva il terminal per contenitori al Molo Polisettoriale del porto di Taranto e di cui nei giorni scorsi è stata annunciata la messa in liquidazione con successivo avvio della procedura di mobilità per tutto il personale dipendente della società (~~inforMARE~~ del 18 giugno 2015).

Oggi, sentito il parere della Commissione Consultiva, il Comitato Portuale ha deliberato, ai sensi dell'art. 7, lett. b) e c) del decreto ministeriale del 31 marzo 1995, n. 585, la revoca dell'autorizzazione ex art. 16 della legge 84/94 e la revoca dell'atto concessorio ex art. 18, co 9 della stessa legge. Inoltre ha espresso parere favorevole alla decadenza dalla concessione demaniale marittima ex art. 47 lett. a), b), d) ed f) del Codice della Navigazione disposta, in data odierna, con provvedimento n. 67/15 del presidente dell'Autorità Portuale di Taranto. (c.p.)

Taranto, via libera dal Comitato portuale alla revoca del Tct

Taranto - Il governo ora farà "scouting" per trovare degli armatori pronti a presentare una manifestazione di interesse e creare una newco.

Taranto - Il **Comitato portuale di Taranto ha deliberato la decadenza della concessione demaniale del terminal container alla Tct**, società di cui sono azionisti Hutchinson ed Evergreen, che ha dichiarato il 12 giugno scorso la messa in liquidazione della società e il successivo avvio della procedura di mobilità dei 540 dipendenti per i quali lo scorso 28 maggio è terminata la cassa integrazione.

Sentito il parere della Commissione Consultiva, è stata così deliberata la revoca della autorizzazione e dell'atto concessorio del terminal, che la Tct ha gestito dal 2001, data in cui l'infrastruttura è entrata in funzione, sino ad oggi. **Il governo ora farà "scouting" per trovare degli armatori pronti a presentare una manifestazione di interesse e creare una newco.**

Taranto container terminal loses authorisation

On 12 June the south Italian company Taranto Container Terminal (TCT) began its liquidation process and started collective dismissal procedures for all its employees.

On 30 June, the Taranto port authority resolved to convene an urgent extraordinary meeting of the advisory and port committees about the issue. Taking into account the advisory committee conclusions, the port committee, as bearer of the legal responsibility, decided to revoke TCT's authorisation and concession act.

On top of this, the port committee withdrew the concession of the state-owned maritime property areas, in line with a Taranto port authority regulation.

www.port.taranto.it



Revocata concessione a «Tct» di Taranto

TARANTO - A seguito della comunicazione da parte della Taranto Container Terminal spa di messa in liquidazione della società ricevuta lo scorso 12 Giugno e del successivo avvio della procedura di mobilità di tutto il personale dipendente della medesima società, l'Autorità portuale ha proceduto a convocare d'urgenza, martedì 30 Giugno, una riunione monotematica straordinaria della Commissione consultiva e del Comitato portuale.

Una nota a firma del presidente Sergio Prete (*nella foto*), informa che sentito il parere della Commissione Consultiva, il Comitato portuale, quale atto dovuto, ha deliberato - ai sensi dell'art. 7, lett. b) e c) del D. M. 31 Marzo 1995, n. 585 - la revoca dell'autorizzazione ex art. 16 Legge 84/94 e la revoca dell'atto concessorio ex art. 18, comma 9, Legge 84/94.

Ha espresso altresì parere favorevole alla decadenza dalla concessione demaniale marittima ex art. 47 lettere a), b), d) ed f) del Codice della Navigazione, disposta, in data 30 Giugno 2015, con provvedimento n. 67/15 del presidente dell'Autorità portuale di Taranto.

Ricordiamo, infine, che "Tct" aveva ottenuto la concessione del terminal dal 2001, data in cui l'infrastruttura è entrata in funzione. Il Governo adesso si è impegnato a verificare se ci sono armatori pronti a presentare una manifestazione di interesse e creare una newco.

Terminalista filippino ICTSI punta a Taranto?

Il gruppo terminalistico filippino in rapida espansione negli ultimi tempi ha investito nel Nord Adriatico (nel porto di Rijeka) e in futuro non esclude una propria presenza in Sud Italia. Il 30 possibile revoca a TCT.

Alla domanda specifica se la struttura terminalistica dello scalo pugliese possa essere di loro interesse, il Senior Vice President del gruppo filippino ICTSI, Hans-Ole Madsen, ha risposto che stanno esaminando attentamente la questione: "Sappiamo che Evergreen e Hutchison hanno deciso di lasciare il TCT. Ci aspettiamo che l'Autorità Portuale esamini la situazione e decida come procedere, dopodiché, una volta che il quadro sarà chiarito, potremmo decidere se impegnarci o meno".

Tanto basta per riaccendere le speranze dei lavoratori (540 addetti) e della politica, sia locale che nazionale, sulla possibilità di trovare investitori interessati a

subentrare nella gestione di questa importante infrastruttura portuale rimasta a secco di traffici container. Quella di ICTSI è, per il momento, l'unica manifestazione esplicita di un interesse almeno potenziale, rimanendo per ora a livello di pure indiscrezioni i nomi di MSC, di CMA CGM e di altri investitori arabi. Il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, aveva parlato per Taranto anche di un possibile impegno di società a controllo pubblico (in primis FS Logistica), ma al momento non si registrano passi avanti nemmeno su questo fronte.

Per martedì 30 giugno, è attesa la revoca della concessione alla società Taranto Container Terminal con la riunione del comitato portuale di Taranto chiamato a esprimersi su questa azione da intraprendere per rimettere a gara il terminal. Nei giorni scorsi il presidente dell'Autorità portuale, Sergio Prete, si è incontrato a Roma con due dei tre commissari liquidatori (sono professionisti dello studio Pirola) cui la società Taranto Container Terminal ha assegnato l'incarico di gestire tutto ciò che attiene la liquidazione societaria.

Nicola Capuzzo

Tempa Rossa, il Tar annulla lo stop del comune di Taranto

di Domenico Palmiotti

È annullata dal Tar di Lecce la delibera con la quale il consiglio comunale di Taranto, lo scorso novembre, nell'approvare la variante al piano regolatore che recepisce il piano regolatore del porto, ha escluso le opere funzionali al giacimento petrolifero di Tempa Rossa in Basilicata. Si tratta, in particolare, dell'ampliamento del pontile petroli e di due nuovi serbatoi di stoccaggio. Il progetto prevede infatti che il greggio estratto dalle compagnie Total, Shelle Mitsui arrivi, attraverso l'oleodotto della Val d'Agri, alla raffineria Eni di Taranto per essere stoccato in attesa del successivo caricamento sulle navi. Il comune ha sbarrato la strada alle due opere perché teme un aumento dell'inquinamento. Le compagnie hanno più volte affermato che l'intervento è a impatto zero e che sono state apportate modifiche che permettono di ridurre anche l'impatto ambientale della raffineria.

Smontando la delibera del consiglio, il Tar di Lecce, al quale avevano fatto ricorso sia le compagnie che l'Eni, rammenta come l'ampliamento del pontile rientri in intese già sottoscritte dal comune con l'Autorità portuale nel 2006 e 2007. E se è facoltà dell'ente locale mettere in discussione un'intesa precedente, questo però, dicono i giudici, non può avvenire escludendo la parte interessata e senza alcun confronto di merito. Invece per i due serbatoi di stoccaggio, il Tar osserva al comune che la loro costruzione non rientra nel piano regolatore del porto perché andranno realizzati «all'interno della raffineria, su terreni di proprietà privata Eni, qualificati nel Prg come area industriale».

Il progetto Tempa Rossa ha già tutte le autorizzazioni centrali e il governo lo ritiene di importanza strategica. Tant'è che a fine 2014 un emendamento inserito nella legge di Stabilità, poi approvato, ha ampliato l'efficacia delle autorizzazioni rilasciate per la parte estrattiva anche a tutte le opere a valle, compresi i terminali e i depositi costieri. Per Taranto l'investimento di Tempa Rossa vale 300 milioni, due anni di lavoro, 300 posti nell'occupazione di cantiere e attività per una cinquantina di imprese.

Traffici in picchiata e rischio licenziamenti: è emergenza Sud

Genova - Preoccupa la crisi dei porti di Gioia Tauro, Taranto e Napoli. Salerno in controtendenza: +22% a maggio.

Genova - Per alcuni è un crollo improvviso, per altri annunciato e prevedibile, solo per pochi però è un'occasione da cogliere. Ma il dato di fondo non cambia: **per i porti del Sud Italia i numeri di questa prima parte del 2015 sono pessimi, tanto che suona l'allarme anche sugli investimenti strategici decisi da Roma.** A soffrire sono soprattutto gli scali che da sempre i governi avevano individuato come hub per lo sviluppo del meridione: Napoli, Gioia Tauro e Taranto. Questo triangolo oggi è affossato da diversi problemi. I numeri dicono che Gioia Tauro a maggio, in termini percentuali, ha riportato un calo del traffico container del 12%. Il trend negativo è in crescita rispetto al primo trimestre dell'anno quando il centro studi Contship aveva segnalato -6% per lo scalo calabrese: la perdita è di fatto raddoppiata in meno di due mesi. L'emorragia dei volumi è imputabile soprattutto al mercato. Le compagnie ormai agiscono attraverso le alleanze, i

clienti quindi si riducono e la concorrenza diventa spietata. Per i porti di transhipment puro - come Gioia Tauro - è impossibile competere sul costo con i concorrenti nel Nord Africa e Malta, e la crescita economica dei paesi dell'East Med, che aveva trainato i traffici dello scalo, ora è svanita.

Taranto nel settore container è fermo, zero traffico a fronte di investimenti cospicui nello scalo (l'ultimo riguarda il molo polisettoriale con interventi per circa 7 milioni di euro) e ora, in attesa che a Tct venga tolta la concessione, si cerca una soluzione, pur

sapendo che di fronte al porto pugliese c'è sempre il Pireo, colosso del transhipment, terzo porto del Mediterraneo. Per il governo l'emergenza è doppia, perchè al crollo dei contenitori si unisce il destino dei 540 lavoratori del terminal. Parte del traffico di transhipment perso dai porti del Sud è finito ai porti gateway del Nord. Le compagnie preferiscono, se le infrastrutture portuali lo consentono, arrivare a Genova e La Spezia o nei porti dell'Adriatico, evitando così costose rotture di carico. Resiste Cagliari, che a maggio segna +0,3% rispetto all'anno scorso e rimane sostanzialmente stabile. L'altro caso eclatante, simbolo del declino portuale del Sud, è Napoli. Pochi giorni fa il rischio di licenziamento per 100 lavoratori del terminal Conateco (il 30% del totale dei dipendenti) era diventato reale dopo una riunione in prefettura. La situazione si è aggravata ad inizio settimana, quando il Tribunale di Napoli ha emesso un decreto ingiuntivo immediatamente esecutivo nei confronti della Conateco e Soteco per canoni non pagati all'Authority per circa 4,5 milioni di euro, a fronte di un debito maturato di oltre 6,5 milioni di euro, bloccando i conti della società.

Le due eccezioni positive al Sud, nel traffico merci, sono ridotte ai porti di Salerno e Bari. Lo scalo campano sta vivendo un momento di boom: **+22% nei contenitori a maggio e «prevediamo di chiudere l'anno a 400 mila teu, con lo stesso volume del 2007, l'anno dei record»** spiegano dall'Autorità portuale. E questo nonostante la disponibilità della seconda banchina ci sarà solo alla fine dell'anno, quando saranno terminati i lavori di adeguamento. Salerno è porto gateway e ha "rubato" traffico a

Napoli, conquistando poi nuovi servizi.

Sull'Adriatico, invece, Bari sta vivendo un momento positivo: ha preso parte dei clienti di Taranto e può contare sui servizi di Evergreen, Hapag-Lloyd e Msc; lo scalo chiuderà l'anno con 50 mila teu. Poco, ma il porto partiva da zero e oggi le merci per il mercato pugliese passano dal capoluogo. È la grande crisi

del transshipment italiano, l'inizio forse di una
rivoluzione dei traffici che rischia di affondare i
grandi hub del Sud.

Di venerdì in venerdì i rinvii sulla riforma

1 luglio 2015 |

L'urgenza di dare un assetto alla logistica nazionale sembra frenata dai problemi di tenuta dell'esecutivo - "Balla" ancora il numero dei distretti - L'assemblea di Assoport

ROMA - Da almeno due settimane, di venerdì in venerdì, la presentazione delle linee di riforma della riforma portuale al consiglio dei ministri è slittata. Sembra sia di nuovo all'ordine del giorno di venerdì prossimo, ma nessuno ormai è disposto a scommetterci. Perché l'idea che si sta facendo avanti a livello di governo sarebbe che il premier Renzi e i suoi abbiano già troppe rogne da gestire, senza andarsene a cercare altre in un periodo così caldo a livello nazionale (scuola) internazionale (terrorismo) ed europeo (Grexit).

L'ipotesi che viene fatta, sia pure in chiave molto ufficiosa, è che per rispettare almeno formalmente l'impegno di presentare la riforma entro il mese saranno indicate alcune linee guida di carattere generale - compreso il principio che la "governance" del sistema avrà luogo da Roma, chiudendo un'era di interventi a pioggia dello Stato sulla base dei potentati politici locali - ma non si entrerà nei

dettagli: specie in quelli relativi agli "accorpamenti" dei porti.

Un tema spinoso, sul quale si sono già scatenati tutti i livelli della politica, ciascuno ovviamente in difesa delle proprie autonomie. E con le Regioni a loro volta sul piede di guerra - anche quelle vicine alla maggioranza di governo (se ancora esiste) - per non essere tagliate fuori.

Attenzione: una specie di norma-grimaldello è apparsa, zitta zitta, nella relazione della riforma della Pubblica amministrazione (delega ministro Madia) presentata alla fine della settimana scorsa alla Camera - commissione Affari Costituzionali - da Ernesto Carbone (Pd). Vi si legge in un emendamento una specie di sintetica riforma delle Autorità portuali, "governance" compresa, con l'obiettivo di raggiungere una riduzione del numero delle stesse. Ma non si è capito fino a che punto si voglia incidere: se cioè sia solo un tentativo di introdurre il tema, aspettando le reazioni, o sia invece iniziata una lenta fase erosiva dell'attuale struttura.

Un punto sembra chiaro: parlare di accorpamenti in quattordici "distretti logistici" rappresenta solo una delle ipotesi sul campo, e a questo punto nemmeno la più probabile. In Adriatico la guerra tra Trieste e Venezia è già scoppiata, con lo schieramento dei grossi calibri (Debora Serracchiani per prima). Ravenna e Ancona si sono già svincolate dai due porti del nord (e si è quindi usciti dall'ipotesi di partenza degli otto "distretti"). Sul Tirreno si sta facendo tanto polverone sull'accorpamento ventilato tra Livorno e Civitavecchia, nel timore del livornese di finire sotto il gloco del "porto di Roma"; dimenticando che il governo non potrà ignorare la graduatoria europea dei porti "core" (e Livorno è "core", come ha ricordato giorni fa il presidente di Confetra Nereo Marucci, mentre Civitavecchia non lo è).

Ma il vero nodo dell'intera riforma oggi è di natura politica: con un governo oggettivamente debole per le tante fronde interne al partito di comando, innescare una riforma così rivoluzionaria come tutti chiedono - e come è stata a più riprese proposta, sia con il ministro Lupi che con l'attuale Delrio - diventerebbe quasi certamente il detonatore di altri scontri sul territorio. Cosa che né il Pd né tantomeno Renzi sembrano in grado di sostenere. I messaggi arrivati a Roma dalle periferie sono chiari: se riforma ci dev'essere, va concordata con le Regioni. Il che significa, quasi certamente, che dell'iniziale volontà di fare dei porti nazionali una rete strutturata da Roma e con Roma principale referente, non se ne farà di niente. D'altra parte il sistema di ricorrere ai commissari in attesa della riforma, se ha respinto provvisoriamente con un compromesso gli appetiti politici locali, alla lunga non potrà reggere, in un sistema mondiale della logistica dove nello stesso Mediterraneo realtà portuali non italiane corrono a spron battuto.

La soluzione? Delrio potrebbe voler prendere tempo fino alla seconda metà di luglio, quando è convocata l'assemblea di Assoport. Ma difficile credere che voglia essere questa la sede perché il governo formalizzerà le proprie scelte. Ammesso, sia chiaro, che sul tema abbia davvero delle scelte.

Antonio Fulvi

Sulla riforma dei porti il Governo vuole carta bianca

Un emendamento al DDL Madia sulla riorganizzazione della pubblica amministrazione tenta di evitare ogni intralcio parlamentare alla revisione della Legge 84/94

Né un decreto legge né una proposta di legge, il Governo vuole le mani libere per riformare la portualità italiana.

Dopo il ribollire seguito nelle scorse settimane alle ultime ipotesi di ristrutturazione degli assetti portuali italiani, causato sostanzialmente dalle diverse ipotesi di tagli e accorpamenti alle Autorità Portuali, mentre il dibattito mediatico sulla revisione della Legge 84/94 andava raffreddandosi, il Governo deve aver concluso che a

mal estremi – la continua fronda, prima verbale e poi, presumibilmente, parlamentare, ad ogni progetto di razionalizzazione – occorrono estremi rimedi: evitare il più possibile i passaggi alle camere, tradizionalmente forieri di modifiche e compromessi al ribasso.

Deve esser per questo che ieri, senza troppa enfasi e infilandolo nelle pieghe di mille diversi argomenti, il deputato Ernesto Carbone (PD), relatore della Legge Delega in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche (il cosiddetto DDL Madia, dal nome del Ministro competente), già passata in Senato e ora alla Camera, ha depositato alla Commissione per gli Affari Costituzionali (che sta esaminando il provvedimento in sede referente) un emendamento all'uopo.

Testualmente si prevede di delegare al Governo la "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio del 1994, n. 84, con particolare riferimento al numero, all'individuazione di Autorità di sistema nonché alla governance e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti".

Una delega in bianco, di fatto, perché, se l'emendamento passasse, il Governo dovrà semplicemente adottare entro 12 mesi dall'approvazione del DDL un decreto legislativo che non potrà più essere modificato, perché il meccanismo della Legge Delega prevede semplicemente una presentazione da parte del Governo alle competenti

commissioni parlamentari, ma solo a fini consultivi. Eventuali rilievi o suggerimenti potranno tranquillamente essere ignorati dall'esecutivo. Non casuale, quindi, sembra il fatto che la delega verta proprio sui temi più

politicamente delicati della riforma: numero degli enti, trasformazione in autorità di sistema e governance degli stessi.

Se, come si sussurra da tempo, il neoministro dei Trasporti Graziano Delrio ha pronta la legge (sotto forma di decreto legislativo a questo punto), l'emendamento al DDL Media potrebbe essere l'ultimo viatico e la riforma andare in porto a stretto giro di posta, mettendo una pietra tombale sui disegni di riforma presentati in Parlamento negli ultimi anni e pure sull'ipotesi di discutere in aula la conversione in legge di un eventuale DL.

Andrea Molzo

La riforma che tutti già riformano

27 giugno 2015 |

I cento dubbi sull'attuazione pratica delle linee di trasformazione del "sistema logistico portuale" a fronte delle crescenti resistenze - Il Capitolo 5 della Costituzione

ROMA - Come volevasi dimostrare, la riforma della riforma non piace, così come l'ha presentata il ministro Delrio nella prima informativa al consiglio dei ministri. E non piace specialmente ai riformatori: a quelli che volevano un numero minimo di "distretti logistici" (ne erano stati proposti 8, contro le attuali 24 Autorità portuali) e che sulla base degli elaborati dei 15 "saggi" di Lupi si erano spinti ad ipotizzare un sistema nazionale dei porti strettamente connesso alle reti TRN-T europee.

Parliamoci chiaro: il documento Delrio va alla pari con buona parte delle riforme renziane: che partono con grandi ambizioni di riformare, ma troppo spesso sono state frenate - o addirittura evitate - dal dibattito parlamentare o dai compromessi tra correnti politiche.

|| Anche l'attuale proposta di Delrio, con gli 8 distretti logistici diventati 14 (per ora) sembra talmente difficile da attuare praticamente che starna a discutere nei dettagli appare pura esercitazione dialettica. C'è chi si scalda sulla proposta di mettere insieme Gioia Tauro con Messina, due porti che non hanno niente in comune, tantomeno la geografia. C'è chi spara a pallettoni sull'ipotesi Livorno-Piombino-Civitavecchia, nel legittimo timore (per i livornesi) che le valutazioni politiche e partitiche di Roma capitale facciano sbilanciare il sistema sul porto romano, vantando invece la prevalenza di Livorno sui containers (ma forse dimenticando che nei ro/ro, altro traffico di grande importanza economica, Civitavecchia si sta facendo sotto). C'è chi considera una prepotenza di Debora Serracchiani, potente e vendicativa vice di Renzi (ricordiamo l'ostracismo che ha manifestato ed ha attuato nei confronti di Marina Monassi a Trieste) l'unione tra Trieste e Venezia, alla quale solo nell'ultima (per ora) versione Delrio è stato scorporato il medio Adriatico di Ravenna ed Ancona. E ancora: mettere insieme Genova, Savona e La Spezia? Troppi galli nel pollaio, con qualche legittimo dubbio anche sulla compatibilità. Chi deciderebbe sulle specializzazioni dei tre porti, chi imporrebbe loro di lasciare settori a vantaggio degli altri? Eccetera.

Qual'è la morale, ammesso che possa essere davvero morale? E' che così come è venuta avanti da vent'anni in cento versioni, la definitiva riforma della legge 84/94 è ancora tutta da scrivere. Se ne riparlerà a settembre, ma si sa già che sarà di nuovo nell'ingorgo legislativo di altre e ancora più urgenti riforme. Come si sa che le Regioni, tutte le Regioni (comprese quelle "renziane") sono pronte a scatenare l'inferno per difendere - sulla base dell'articolo 5 della Costituzione - le loro ingerenze anche sui porti nazionali. Tagliar fuori dai parlamentini portuali (effettivamente pletorici, pieni di conflitti di competenze, troppo spesso strumentali) i Comuni, le Province (che non dovrebbero esistere più e invece...) i sindacati, le categorie? E poi, nominare i presidenti da Roma, senza sentire il territorio? Sarà una battaglia, lunga, difficile, anche carognesca. E che il governo - questo governo - ne abbia la forza (e alla fine dei conti anche la voglia) di affrontarla a muso duro, sono in molti oggi a dubitare.

Finanziamenti UE ai trasporti: per l'Italia 1,5 miliardi e 13 progetti approvati

La Commissione Europea ha reso pubblica la lista delle opere infrastrutturali che saranno co-finanziate con complessivi 13,1 miliardi

Anche quest'anno

l'Unione Europea è stata generosa con l'industria dei trasporti decidendo di stanziare finanziamenti comunitari per 13,1 miliardi di euro da destinare a 278 progetti di trasporto, selezionati nell'ambito della temata 2014 del programma Connecting Europe Facility. Questo investimento, spiegato da Bruxelles, consentirà di sbloccare ulteriori cofinanziamenti pubblici e

privati per un importo complessivo di 28,8 miliardi di euro. Insieme al futuro Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), questo meccanismo di stimolo all'implementazione del sistema infrastrutturale e trasportistico europeo svolgerà un ruolo importante per colmare la carenza di investimenti in Europa, un obiettivo che rappresenta la priorità assoluta della Commissione. Il contributo finanziario dell'UE è costituito da sovvenzioni intese a coprire dal 20% all'85% dei finanziamenti, a seconda del tipo di progetto.

Per quanto riguarda il nostro Paese i progetti sotto coordinamento italiano giudicati meritevoli di finanziamento comunitario sono stati 13 per un controvalore complessivo del co-finanziamento comunitario pari a oltre 1,5 miliardi di euro (precisamente 1.509.289.571 euro). Scorrendo la **"lista dei promossi"** il primo ad apparire è l'**MXP - AT Railink**, progetto volto al potenziamento dell'accesso ferroviario da nord dell'aeroporto di Malpensa, che consentirà a FerrovieNord Spa di incassare il 50% dell'investimento complessivo previsto da 4,132 milioni di euro.

Per il tunnel di base del Brennero (progetto promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) l'Italia si metterà in tasca 302,8 milioni di euro come co-finanziamento (al 50%) degli studi preliminari, a cui si sommano altri 878,6 milioni, equivalenti al 40% dell'investimento complessivamente previsto per i lavori di realizzazione che valgono poco meno di 2,2 miliardi. Grandi polemiche a Genova per l'esclusione da questa lista dei lavori per il completamento del Terzo Valico del Giovi (linea ferroviaria Milano - Genova).

Il dicastero guidato da Graziano Delrio si metterà in tasca altri 40,9 milioni per il parziale (30%) finanziamento del progetto per il potenziamento tecnologico e infrastrutturale del collegamento ferroviario Chiasso - Milano (il collegamento verso sud del tunnel del Gottardo), così come altri 13,1 milioni (28% del totale) saranno assegnati al Ministero dei Trasporti per il progetto Gain4Core volto a introdurre l'utilizzo del GNL in Italia e nel

Mediterraneo. Alla voce ITS – *Intelligent Transport Services for road*, Il Ministero dei trasporti figura ancora come destinatario di poco meno di 7,4 milioni di euro utili a finanziare al 50% il progetto EU ITS Platform.

L'Autorità portuale di Genova conquista 4,8 milioni (pari al 30,1% dell'investimento complessivo) per il progetto INES – *Implementing New Environmental Solutions in the Port of Genoa* per la riqualificazione ambientale dello scalo. Anche il trasporto fluviale nella Val Padana è stato giudicato meritevole di supporto finanziario tanto che l'Agenzia Interregionale per il fiume PO sul Intascherà 9,2 milioni di euro (il 20% del 46,4 previsti in totale) per potenziare il trasporto di merci su fiume. Sempre a proposito di trasporto fluviale, al paragrafo R.I.S. (River Information Services), compare un'altra società italiana, Sistemi Territoriali Spa, che riceverà un co-finanziamento (al 50%) di 1,2 milioni di euro.

Nell'elenco dei promossi dalla Commissione Europea figura anche Rina Services con il progetto ERTMS HIPOPS (ERTMS Harmonised & International Procedures for Placing into Operation of Products & Subsystems) per il quale sarà co-finanziato il 50% del complessivo 1,44 milioni di euro previsti. Sul fronte intermodale, poi, l'Interporto di Padova riceverà poco meno di 3,4 milioni di euro (sul complessivo 16,2 necessari) per implementare il terminal container dell'Interporto veneto.

Per quanto concerne infine il trasporto aereo anche ENAV conquista un po' di fondi comunitari: quasi 150 milioni di euro sono infatti stati assegnati ai progetti Joint Application for PDP Implementation – (Cluster 1 e 3) a copertura parziale (50%) dei costi complessivi.

Violeta Bulc, Commissaria UE responsabile per i Trasporti, si è detta "particolarmente lieta di proporre il piano d'investimento più cospicuo mai realizzato dall'UE nel settore dei trasporti. I progetti selezionati sono destinati a servire cittadini e imprese, migliorando le infrastrutture ed eliminando le strozzature esistenti. L'attuazione della rete transeuropea dei trasporti potrebbe creare fino a 10 milioni di posti di lavoro e aumentare il PIL europeo dell'1,8% entro il 2030". Queste proposte di decisione di finanziamento devono essere ora adottate formalmente dal comitato per il meccanismo per collegare l'Europa, che si riunirà il 10 luglio 2015.

Sulla lista di progetti promossi nell'ambito del Connecting Europe Facility è arrivato anche il commento del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, che ha detto: "Sono stati scelti 15 progetti, ma in particolare, la galleria di base del Brennero, l'alta velocità Torino Lione (progetto francese, ndr) e il potenziamento tecnologico e infrastrutturale della Chiasso-Milano sono i più rilevanti: tre progetti europei a cui la Commissione parteciperebbe con oltre 2 miliardi di euro". Delrio ha poi aggiunto: "Il sistema logistico italiano, che verrà ulteriormente rafforzato dal piano strategico della logistica e dei porti, sarà potenziato da queste opere che consentiranno alle imprese italiane collegamenti più efficaci e un trasporto più sostenibile. La scelta dei grandi corridoi ferroviari è una strategia vincente che, unitamente a massicci investimenti sull'alta velocità nel sud e un sistema più efficiente per il trasporto pubblico locale, possono e devono cambiare sostanzialmente il viaggio in Italia delle persone, delle merci e delle idee".

Nicola Capuzzo

Nel 2014 il giro d'affari generato in Europa dall'industria delle crociere ha registrato un nuovo record

Vago (CLIA Europe): un ulteriore sviluppo non è affatto garantito se non verranno rimossi gli ostacoli alla crescita

inforMARE - Nel 2014 il volume d'affari generato dall'industria delle crociere in Europa ha raggiunto un nuovo record essendo salito a 40,22 miliardi di euro, con una crescita del +2,2% rispetto a 39,36 miliardi di euro nell'anno precedente. Lo scorso anno - sottolinea il rapporto sul contributo del turismo crocieristico alle economie in Europa presentato oggi dall'associazione crocieristica CLIA Europe - la sola spesa diretta prodotta dal settore è stata di 16,6 miliardi di euro rispetto a 16,2 miliardi nel 2013.

Il rapporto evidenzia inoltre che nel 2014 l'industria crocieristica ha generato quasi 10.000 nuovi posti di lavoro in Europa per un totale di 348.930, con un incremento del +2,8% rispetto alla fine del 2013.

«L'industria delle crociere - ha rilevato il presidente di CLIA Europe, Pierfrancesco Vago - sta dando un contributo vitale alla ripresa economica dell'Europa. Nel 2014 il settore crocieristico ha immesso circa 40 miliardi di euro nell'economia europea e ha sostenuto quasi 350mila posti di lavoro europei, oltre 80mila dei quali nel settore manifatturiero. Questi risultati record sono qualcosa per cui tutti noi abbiamo lavorato duramente e che dovremmo celebrare e accrescere».

Vago ha tuttavia avvertito che, «anche se in Europa potrà essere ottenuta in futuro un'ulteriore crescita, ciò non è affatto garantito. Anche se - ha spiegato - nel 2014 un numero record di 6,4 milioni di cittadini europei ha prenotato crociere e i cantieri navali europei sono rimasti al centro della cantieristica mondiale delle crociere con un portafoglio ordini record per la costruzione di nuove navi da crociera, ci sono alcuni segnali preoccupanti. Ad esempio - ha precisato Vago - il numero di imbarchi per le crociere dai porti europei è sceso del -3,6% a 5,85 milioni».

«Questo trend calante dell'Europa quale destinazione - ha osservato il presidente di CLIA Europe - è il risultato di notevoli ostacoli alla crescita che, se ignorati, rischiano di bloccare per sempre il potenziale e rischiano di fermare la crescita economica annuale per ottenere la quale tutti noi abbiamo lavorato duramente». Vago ha specificato quali sono, ad avviso di CLIA Europe, questi ostacoli: «l'Europa - ha chiarito - deve affrontarli applicando in modo equilibrato la legislazione in materia ambientale, deve snellire le procedure dei visti, deve investire in infrastrutture costiere e migliorare le infrastrutture portuali». (AM)

Msc raddoppia l'offerta Med-europea

Mediterranean Shipping Company (Msc) raddoppia l'offerta dei servizi diretti tra Mediterraneo e Nord Europa. Due nuove linee settimanali che toccano i porti italiani di La Spezia e Napoli.

Per il porto campano si tratta di un ritorno a un collegamento diretto con Israele che mancava dalla metà degli anni '90. Il numero di approdi di navi della compagnia non cambia. In pratica lo scalo passa da approdo per i servizi di Levante a scalo collegato, tramite Msc, al Mediterraneo orientale.

I due nuovi servizi si chiamano *Israel express service*, in *vessel sharing* con l'israeliana Zim, e *Levante express service* per un totale di dieci navi in una rete di approdi che viene **così riorganizzata**:

Israel express service

Verrà operato con cinque portacontainer da 5,500 teu, di cui tre Msc e due Zim. La prima partenza è in programma l'8 luglio.

Rotazione: Ashdod, Haifa, Naples, Valencia, Felixstowe, Rotterdam, Amburgo, Anversa, Le Havre.

Levante express service

Sarà operato da cinque portacontainer da 6,700 teu

Rotazione: Felixstowe, Anversa, Rotterdam, Valencia, Limassol, Alessandria, Alessandretta, Mersin.



Novità per transiti Canale di Suez

SUEZ - Mentre la costruzione del nuovo canale di Suez si avvicina alla conclusione, con l'inaugurazione prevista il prossimo 6 Agosto, la Suez Canal Authority (Sca), ha predisposto un programma operativo che tiene conto dei lavori di dragaggio in corso che dovrebbero terminare entro il 15 Luglio.

Questo programma prevede cinque punti:

- - durante lo svolgimento delle operazioni di dragaggio, è consentito il transito all'interno del canale di Suez ad un solo convoglio, il successivo non entrerà nel canale fino a quando il precedente convoglio non sarà uscito da Port Said o da Suez;
- - gli orari di partenza dei convogli saranno decisi dalla "Sca" su base giornaliera;
- - attualmente la Suez Canal Authority opera un solo convoglio da nord e uno da sud al giorno;
- - l'orario di entrata nel canale potrà variare secondo le decisioni assunte giorno per giorno dall'Authority;
- - per ridurre al minimo i disagi durante le operazioni di dragaggio, il canale di Suez non si ferma o chiude, ma i transiti dei convogli saranno riorganizzati secondo queste disposizioni.

La lunghezza del nuovo canale passerà dagli attuali 60 chilometri a 95, inoltre il progetto prevede anche l'approfondimento e l'ampliamento del bypass Great Bitter Lakes e Ballah per una lunghezza totale di 37 chilometri.

Al termine dei lavori, il nuovo canale di Suez creerà una nuova via navigabile parallela a quella esistente. La "Sca" ha anche annunciato che nel nuovo canale potranno transitare navi con un pescaggio che può arrivare fino a 24 metri. Ma il progetto di ampliamento, prevede anche la diminuzione del tempo di transito da 18 a 11 ore per il convoglio in direzione sud; di ridurre i tempi di attesa per le navi a tre ore invece delle otto o undici ore attuali; aumentare la media giornaliera di navi in transito passando da 49 a 97 unità entro il 2023; infine, raggiungere il passaggio di 45 navi in entrambe le direzioni.

La cinese COSCON potenzia la propria rete di servizi feeder nel Mediterraneo e in Nord Europa

Tre dei cinque servizi nel bacino mediterraneo sono incentrati sul porto hub greco del Pireo

inforMARE - La compagnia di navigazione cinese COSCO Container Lines (COSCON) ha annunciato un potenziamento della propria rete di servizi feeder nel Mediterraneo e in Nord Europa che sarà costituita da 12 rotazioni.

Nel bacino mediterraneo sono operati cinque servizi, di cui tre incentrati sul porto hub greco del Pireo dove il gruppo cinese COSCO gestisce attività di movimentazione dei container tramite la filiale Pireo Container Terminal (PCT).

In Adriatico e nel Mediterraneo orientale la compagnia opera la linea feeder Adriatic-Greece-Turkey (AGT), risultante dalla combinazione dei precedenti servizi AFS e MSX, che scala i porti del Pireo, Rijeka, Koper, Venezia, Ancona, Pireo, Salonicco, Istanbul (Kumport), Haydarpasa, Yilport, Izmir, Pireo.

Sul Pireo, inoltre, convergono i servizi Pireo-Naples Express (PNX), che collega lo scalo greco con il porto di Napoli, e Turkey-Black Sea Express (TBX), che tocca i porti del Pireo, Kumport, Novorossiysk, Costanza, Varna, Kumport, Salonicco, Pireo

L'offerta mediterranea di servizi feeder di COSCON è completata dalla linea Mediterranean-Feeder Service (MFS), che scala Ashdod, Haifa, Fos, Genova, Napoli, Ashdod, e dalla linea Mediterranean-Africa Service (MAF), che scala La Spezia, Genova, Castellon, Dakar, Lagos, Tema, Takoradi, Abijan, La Spezia.

In Nord Europa, in aggiunta alla rete di linee feeder operate da COSCON Europe, società tedesca integralmente controllata dalla COSCON, il prossimo mese COSCON attiverà i due nuovi servizi feeder settimanali Poland-Lithuania Express 1 (PLX1), che scalerà i porti di Amburgo, Gdynia, Klaipeda, Amburgo, e Sweden-Netherland Express 1 (SNX1), che approderà a Rotterdam, Oslo, Goteborg, Rotterdam. (2/1)

Asia-Europe spot prices rebound to nearly \$600

Rates not finally over as carriers succeed with GRIs on both the Asia-north Europe and Asia-Mediterranean trades

There was some respite for Asia-Europe carriers last week after they finally managed to push through their much-delayed general rate increases.

Following six successive weeks of declines for freight rates on the Asia-north Europe and Asia-Mediterranean trades, the Shanghai Containerised Freight Index makes for much better reading for shipping lines compared to seven days ago when yet another round of all-time lows were posted for either route.

Indeed, rates were so low that carriers were in effect paying their customers to ship cargo from Asia, as once the bunker adjustment factor was removed, spot rates were below zero.

The latest SCFI, however, shows that spot market rates on the Asia-north Europe trade have climbed a whopping 167%,

or \$343, last week to \$548 per teu, and similarly rates from Asia to the Mediterranean have jumped 146%, or \$401, to \$675 per teu.

Earlier last week, Drewry said it expected the latest round of GRIs to be successful as they coincided with the trade's peak season and with artificial reductions in capacity through blanked sailings, and as such it believed August's recommended price hikes would follow suit.

However, the big question is whether rates can hold this time round or if they will suffer as in the past, gradually declining week on week until carriers intervene once more.

Drewry said a lot would depend on the size of the demand peak. "We've seen that Q1 and Q2 volumes were down compared to last year and that the blank sailing programme, even if it takes out 10% of supply side capacity, doesn't really affect the spot market."

The London-based analyst believes that more drastic measures to reduce supply are required for rates to stabilise at sustainable levels, which have yet to be announced thus far. "In order to judge the extent to which the GRIs will be successful, we'll have to keep a close eye on the demand-side developments," said Drewry. "Currently, we have no information pointing towards an extremely successful peak season."

On the transpacific trades last week, the trend of falling freight rates continued, with prices per feu for Asia-US west coast and Asia-US east coast services slipping.

The SCFI shows that freight rates to the US west coast from Asia fell 3.1%, or \$39, to \$1,229 per feu, and by 1.3%, or \$36, to \$2,866 per feu to the US east coast.

Freight rates are however expected to rise this week in line with the recommended increases from member lines of the Transpacific Stabilization Agreement for July 1.

Freight rates finally climbing on the Asia-Europe trades this week have helped to push up the SCFI Comprehensive Index 83.92 points, or 15.1%, to 640.64 points.

Last week the index was recorded at its lowest level since the inception of the SCFI.

CMA CGM to Sign \$1bn China Agreement

30 Jun 2015 Cargo Volumes and Throughput, Containers, Going Places, Port Planning, Ports, Shipping, Terminal Handling

During the Chinese Prime Minister Mr Li Keqiang's official visit to its headquarters on July 1, 2015, the CMA CGM Group announced two major economic partnerships; a financing framework agreement with the Chinese bank CEXIM, and a strategic partnership with China Merchants (CMHI) on the 'One Belt, One Road' project, initiated by the Chinese government.

The group has recently explained the logic behind its Jamaican logistics project, stating that its aims are to develop the Cuban domestic market.

CMA CGM and the Export-Import Bank of China will sign a framework agreement on financing solutions for a total of up to US\$1 billion in the form of loans and/or export credit insurance.

The solutions would be available for the future vessels and containers the group may order in China. Those investments are essential to accompany the CMA CGM Group's development strategy.

The One Belt, One Road project is a high profile strategy initiated by the Chinese government to develop many infrastructure and ports-related logistics projects.

CMA CGM and China Merchants (CMHI) will agree on a common and primary interest.

They are to sign a strategic partnership on July 1, 2015 to investigate and evaluate together, as their priority, the investment opportunities.

The One Belt, One Road project, initiated by the Chinese Government and its President, aims to create a link between South East Asia to Oceania, East Africa, North Africa and Europe by the sea, in order to secure imports and exports to and from China.

It is the second international trade initiative China has launched recently following the announcement of its Maritime Silk Road project which aims to revive historic trading links throughout Asia.

China in Silk Road-Suez Canal Grab

Chinese president Xi Jinping is looking to attract trillions of dollars worth of trade on the back of its Maritime Silk Road project and has offered to make the Suez Canal part of the project, following Egypt's unification with China in the Silk Road economic belt's trade union, according to Menafn.com.

It was previously reported by PTI that China Shipping Group and the Bank of China had signed a US\$14.4 billion global strategic co-operation agreement that would be used for the benefit of the Silk

Road project.

The Egyptian Businessmen Association (EBA) was chosen to represent Egypt in the Silk Road trade union in cooperation with the Shanghai Chamber of Commerce.

Andy Lane of CTI Consultancy said: "In its present capacity and state, the Suez canal already compliments the so-called "Maritime Silk Road", ensuring a robust supply chain to/from China. It is not in play for the vast majority of energy imports to China, and therefore it could not be viewed as critical by them for the overall success of their 'project'."

China has also recently announced that it wishes to take greater control of its policy banks in order to better finance the Silk Road project.

The maritime Silk Road is being developed in an effort to connect Asia, Africa and Europe and thereby provide better links between China and Europe via the South China Sea, the Malacca Strait and the Indian Ocean.

The project has recently faced much competition, with Indian prime minister Narendra Modi proposing his own project called 'Project Mausam' to rival the Maritime Silk Road by rejuvenating trade connections between countries within the Indian Ocean.