



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

6 LUGLIO 2015

Revocata la concessione al TCT di Taranto

La decisione è stata presa dal Comitato portuale al termine della riunione monotematica straordinaria

Dopo aver sentito il parere della Commissione Consultiva, il Comitato Portuale di Taranto ha deliberato in settimana, "come atto dovuto", per la revoca della concessione al Taranto Container Terminal.

La decisione, si legge nella nota

ufficiale diffusa dalla *port authority*, è stata presa "ai sensi dell'art. 7, lett. b) e c) del D.M. 31.03.1995, n. 585" per la revoca dell'autorizzazione ex art. 16 L. 84/94 e la revoca dell'atto concessorio ex art. 18, co 9, L. 84/94.; il Comitato portuale "ha

inoltre espresso 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".

Il Piano dei porti approvato in Consiglio dei Ministri

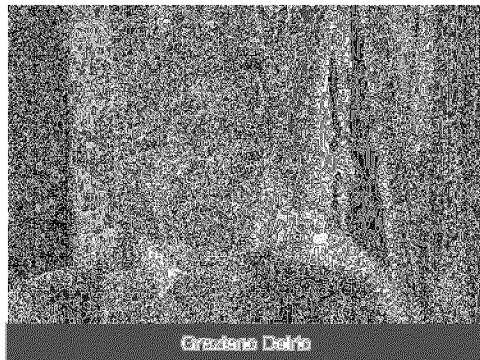
Con l'ok del Governo si avvicina la tanto attesa riforma portuale fatta di accorpamenti, impronta europea e sburocratizzazione

Il Consiglio dei Ministri del 3 luglio segna una nuova svolta storica per la politica di riordino della portualità italiana a oltre 20 anni di distanza dalla legge n.84 del 1994. Il tanto atteso Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) nella sua ultima versione è stato infatti approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e dovrà poi essere successivamente adottato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Secondo quanto spiega un ampio documento pubblicato sul sito del Ministero dei Trasporti, l'obiettivo del Piano è di "integrare la rete logistica italiana connettendo al meglio i porti con i sistemi di trasporto ferroviario, stradale, con le piattaforme logistiche (Interporti) e con i distretti industriali e intervenendo su ritardi, disorganizzazioni e inefficienze dell'organizzazione attuale. Non riguarda solo le merci, ma i milioni di passeggeri e crocieristi che ogni anno passano per i porti italiani". Il Piano verrà ora sottoposto alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del previsto parere e tornerà successivamente all'esame del Consiglio dei ministri per l'approvazione definitiva ma si tratta di passaggi formali, l'imprinting è quello delineato nella presentazione che spiega i contenuti del documento.

Completamente bocciato il sistema attuale con 24 Autorità portuali fondato su una "governance complessa e che sconta uno scarso coordinamento nazionale" sottolinea il Piano, aggiungendo poi: "Si contano in ogni porto 113 provvedimenti

amministrativi all'import/export gestiti da 23 soggetti pubblici responsabili dei controlli. [...] È scarso il coordinamento degli investimenti: ognuna delle 24 autorità portuali decide in autonomia le priorità di investimento infrastrutturale nei porti, al di fuori di un piano nazionale e strategico, con una dispersione di risorse e di efficacia complessiva ("particolarismo



portuale"). Attualmente vi sono progetti finanziati per circa 5 miliardi di euro. Vi è quindi una inefficienza diffusa dovuta a numerose pratiche burocratiche complicate e lente, sia per gli investimenti, sia per le operazioni di import ed export".

La strategia del governo Renzi in tema di governance portuale poggia dunque su 10 obiettivi da Semplificazione e snellimenti, competitività, accessibilità, integrazione logistica e imprese, infrastrutture, innovazione, sostenibilità, certezza delle risorse, coordinamento nazionale e nuova governance. Proprio il capito della governance sarà uno dei più rivoluzionari perché, come preannunciato, porterà a un deciso ridimensionamento del numero e dei poteri delle Autorità Portuali. "La

governance - recita la nota del dicastero di Delrio - viene ripensata in modo incisivo e sinergico per guadagnare più competitività, passando: dal sistema attuale con scarso coordinamento nazionale, a un ruolo di coordinamento con la Direzione generale unica per Porti e Logistica del Mit; da 336 membri complessivi nei Comitati portuali a circa 70 membri nei nuovi Comitati di gestione; da 113 procedimenti amministrativi in porto e 23 soggetti pubblici responsabili dei controlli in ogni porto a uno Sportello Unico dei Controlli in capo all'Agenzia delle Dogane, mentre numerosi altri procedimenti amministrativi ordinari saranno in capo a uno Sportello Amministrativo Unico; da 24 Autorità Portuali a Autorità di Sistemi Portuali". Quante Autorità di Sistema Portuali non è stato ancora ufficialmente comunicato ma par di capire che l'Italia voglia riappare, seppure con qualche modifica, l'elenco dei Core port europei più Civitavecchia, Savona e Genova insieme dunque, La Spezia con Marina di Carrara, Piombino con Livorno, Civitavecchia a sé stante, i due scali campani di Napoli e Salerno, Gioia Tauro con Messina, due sistemi portuali siciliani (uno orientale sotto il controllo di Augusta e l'altro occidentale sotto Palermo), un unico sistema sardo, un altro pugliese, più quattro sistemi per le regioni Marche (Ancona), Emilia Romagna (Ravenna), Veneto (Venezia) e Friuli (Trieste). L'elenco preciso delle Autorità di Sistemi Portuali si avrà solo dopo l'inevitabile confronto politico che si avrà durante il passaggio alle camere del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. N.C.

Riforma dei porti, 13 porti regionali

Tredici autorità portuali di sistema, o autorità portuali regionali, o distretti. Un nome ancora non c'è, ma la riforma dei porti fa un piccolo passo con l'approvazione oggi in Consiglio dei Ministri di un primo testo del "Piano nazionale della logistica".

1. Genova-Savona
2. La Spezia-Marina di Carrara
3. Livorno-Plombino
4. Civitavecchia
5. Napoli-Salerno
6. Calabria
7. Sardegna
8. Sicilia orientale
9. Sicilia occidentale
10. Puglia
11. Ravenna-Ancona
12. Venezia
13. Trieste

Ecco qui i tredici distretti logistici che governeranno la portualità italiana. E questo è quello che si sa al momento. Dal ministero dei Trasporti fanno sapere di aver seguito un modello "regionale" di distribuzione delle nuove authorities, il che spiega la divisione in due dell'Alto Adriatico (Venezia e Trieste), ma non l'accorpamento di La Spezia e Marina di Carrara, né la divisione in due della Sicilia, giusto per citarne tre. In altre parole, un passo concreto verso la riforma è stato fatto in Consiglio dei Ministri, ma la strada verso una governance regionale dei porti è ancora lontana. Per capire poi quale sarà la governance, bisogna aspettare l'arrivo in Parlamento di questo primo testo.

Semplificazione nomine

Si semplifica il processo di nomina. Non è più necessario il parere degli enti locali (Camera di Commercio, Comune, Provincia) ma soltanto della Regione di competenza. Il ministero dei Trasporti deciderà di concerto con la Regione di competenza chi nominare presidente del distretto logistico. In linguaggio giuridico, "di concerto" si riferisce ad atti amministrativi previo, appunto, concerto. Messa così la Regione di competenza non avrebbe un parere vincolante sulle decisioni del ministero, ma un peso maggiore rispetto alla vecchia versione della legge 84/94 che parla di "intesa" per la scelta del presidente della singola autorità portuale. E l'influenza della Regione nel processo decisionale sarà determinante per lo scacchiere politico di queste tredici poltrone che verranno.

Filt Cgil, bene l'ok al nuovo Piano della Portualità e della Logistica, ma è necessario un confronto con il mondo del lavoro

Non si conosce nulla - denuncia il sindacato - sui temi della regolazione del mercato nel porto

inforMARE - Filt Cgil chiede di essere coinvolta nel procedimento di definizione del nuovo Piano della Portualità e della Logistica approvato venerdì dal Consiglio dei ministri. «Da subito - spiega il sindacato - chiederemo nuovamente di essere convocati dal governo e di essere ascoltati dalle Commissioni parlamentari che, a breve, dovranno esprimere un parere sul decreto e sul suo iter».

Filt Cgil ha accolto con soddisfazione l'approvazione del Piano da parte del governo. «Era e rimane un fatto positivo, in una fase così delicata dell'economia del nostro Paese e in Europa - sottolinea l'organizzazione sindacale - tradurre in atti il concetto che il settore portuale e logistico riveste un'importanza assoluta per uscire dalla crisi».

Secondo la Federazione dei Trasporti della Cgil, «le azioni e gli strumenti legislativi, non ancora definiti, che servono per mettere in rete i porti con la logistica saranno un passaggio fondamentale per capire le intenzioni del governo sul metodo partecipativo che intende adottare, primo tra tutti il passaggio alle Commissioni che dovranno esprimere un parere ed è però evidente - precisa il sindacato - che, se il governo richiederà una legge delega che gli dia nel tempo poteri totali di intervento, ci troveremo di fatto nella impossibilità di avere alcun ruolo diretto o indiretto».

In tal senso - rileva Filt Cgil - serve «un recupero dei ruoli di rappresentanza sociale e parlamentare, oggi utilizzati in forma discriminatoria, che in passato invece hanno dimostrato di saper trovare punti avanzati di mediazione».

Sinora - denuncia il sindacato - ciò non è avvenuto: «ad oggi - osserva la Filt - il governo ha scelto di tenere fuori, non solo dal confronto ma anche dall'ascolto il mondo del lavoro, al contrario di quello delle imprese coinvolto in tutte le fasi decisionali e non si conosce nulla sui temi della regolazione del mercato nel porto, delle attività specialistiche, ma soprattutto delle regole che attengono all'utilizzo della forza lavoro con quali vincoli di sicurezza, formazione, specializzazione e su quale contratto di lavoro interessi le attività portuali o retro portuali con il rischio che entrino in competizione i contratti di lavoro e quindi il lavoro». (A)

EDITORIALE

Il nuovo Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica indica la meta, ma non come giungervi

La sintesi del documento presentato dal governo è un florilegio di buoni precetti

inforMARE - Venerdì il Consiglio dei ministri, su proposta del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha approvato in via preliminare il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), documento che verrà ora sottoposto alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del previsto parere e tornerà successivamente all'esame del governo per il via libero definitivo.

L'annuncio del pronunciamento del governo è accompagnato da documenti di presentazione del PSNPL densi di un profuvio di precettistica, ma carenti di indicazioni operative e di chiarezza.

La presentazione del governo parte dalla retorica dei quasi 8.000 chilometri di linea costiera italiana, dura a morire nonostante qualunque operatore del sistema logistico-portuale nazionale sappia benissimo che le possibilità di sviluppo di un sistema portuale, qualunque sia l'estensione della costa che lo ospita, sono condizionate dalla sua posizione rispetto ai mercati che alimenta e da cui viene alimentato e soprattutto dalla consistenza e dinamicità di questi mercati.

I documenti del governo osservano inoltre che «il porto di Rotterdam genera da solo il 2,1% del PIL dei Paesi Bassi», rilievo che da tempo è sulla bocca di politici nostrani che più o meno implicitamente e superficialmente rimproverano che noi, con i nostri 8.000 chilometri, dovremmo poter fare 15-20 volte di più degli olandesi.

I documenti governativi denunciano anche la «scarsa qualità delle infrastrutture portuali: l'Italia - si evidenzia - è al 55° posto mondiale per la qualità delle infrastrutture portuali dopo Spagna, Portogallo, Grecia, Francia, Marocco, Croazia». Ma - per essere precisi - è anche alle spalle di Namibia, Oman, Costa d'Avorio, Giamaica, Svizzera, Lituania, Uruguay ed El Salvador, tanto per citare altre nazioni classificate prima dell'Italia nella più recente - e sempre grossolana - graduatoria mondiale stilata dal World Economic Forum a cui il governo fa riferimento (*inforMARE* del 5 settembre 2014).

Ma quello che più rammarica è che nella documentazione fornita dal governo manchino indicazioni, se non del tutto generiche, su ciò che è necessario fare per conseguire gli obiettivi di crescita dei benefici che il settore logistico-portuale apporta all'intera economia nazionale.

Il governo spiega di aver delineato una strategia integrata, «con azioni da compiere sia nei porti sia sulla loro accessibilità - da mare e da terra - al fine di potenziare il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e negli scambi internazionali». «Tra gli strumenti individuati per la definizione di un Sistema Mare efficace e per l'incremento dei traffici delle merci e della navigazione di passeggeri - precisa l'esecutivo - vi sono numerose azioni per la semplificazione amministrativa, l'efficienza dei controlli e delle procedure di sdoganamento, la promozione dell'intermodalità e dei collegamenti di ultimo

miglio, l'attrazione di nuovi investimenti per la modernizzazione delle infrastrutture portuali. Si tratta - **puntualizza il governo** - di obiettivi da raggiungere anche mediante un maggior coordinamento nazionale e una razionalizzazione delle politiche marittime».

E ancora: «il Piano prevede, quindi, la definizione di un percorso istituzionale e normativo che consenta di corrispondere alle istituzioni comunitarie in materia di revisione della politica delle reti Trans-Europee di Trasporto, per sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nel settore, valorizzando il ruolo dell'Italia nella costruzione di una rete di trasporto euro-mediterranea e favorendo il recupero dei traffici commerciali tra Europa e Oriente».

Il governo specifica che «il Piano Strategico Nazionale della Logistica e della Portualità va ad attuare quanto previsto dal decreto Sbocca Italia del 2014 che prevede, per la prima volta da oltre vent'anni, una riforma complessiva dell'intero Sistema Mare: "migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità» anche attraverso «la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti».

Il governo chiarisce che «il Piano è organizzato per dieci obiettivi e dieci azioni». Ecco l'elenco: «Semplificazione e snellimento: misure per la velocizzazione delle procedure; Competitività: concorrenza, trasparenza, migliore qualità dei servizi; Accessibilità: migliori collegamenti dei trasporti marittimi e terrestri; Integrazione logistica e imprese: integrazione del sistema logistico e delle attività manifatturiere del territorio; Infrastrutture: potenziamento delle infrastrutture dei porti e dei collegamenti terrestri; Innovazione: misure per la ricerca, la formazione, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica; Sostenibilità: misure per l'efficienza energetica e l'ambiente; Certezza delle risorse: misure per la gestione e la programmabilità degli investimenti nei porti a lungo termine; Coordinamento nazionale: coordinamento e promozione centrale; Nuova governance: adeguare la governance al nuovo ruolo della portualità italiana».

Il governo ricorda che in tema di semplificazione burocratica e competitività, «per aumentare la competitività del Sistema Mare ed attrarre gli operatori è già iniziato il lavoro per: tempi più brevi per l'import/export e lo Sportello Unico in capo all'Agenzia delle Dogane, costi più bassi per gli operatori, procedure più semplici per velocizzare tutte le opere in particolare escavi e dragaggi, meno burocrazia per attivare gli investimenti e regolamentazione delle concessioni, realizzazione della catena logistica digitale per l'interoperabilità dei sistemi, più trasparenza, controlli di qualità rafforzati sulle merci importate».

Per quanto attiene a «investimenti infrastrutturali, accessibilità, integrazione», il documento elenca: «Ultimo miglio: ridurre strozzature e migliorare l'accessibilità lato terra (terminal/binari in porto, miglioramento connessioni stradali); Innovazione tecnologica: e-port, sistemi intelligenti come il Port Community System (PCS) e tutte le risorse per garantire la filiera digitale logistica, in ottica di sicurezza e velocizzazione; Servizi per i passeggeri: turismo intermodale, viaggiatori accompagnati door to door e sviluppo del business environment.; Intermodalità per il settore produttivo: servizi portuali efficienti serverti per tutto il tessuto produttivo circostante con rilevanza nazionale ed

internazionale, Fast Corridor ferroviari, corsie preferenziali per le merci sul treno; Investimenti infrastrutturali: recupero e ammodernamento delle infrastrutture esistenti, investimenti in escavi e manutenzione straordinaria, costruzione di nuove opere di protezione, banchine, fondali, terminali passeggeri e merci, raccordi ferroviari e stradali interni, impianti di bunkeraggio; Sviluppo delle Autostrade del Mare».

Circa le risorse economiche per il settore, il documento parla di «risorse certe e misure ad hoc», precisando che «il Piano mette a sistema le risorse disponibili per la portualità e i trasporti marittimi,

tra cui: circa 700 milioni destinati dall'UE alle Regioni del Mezzogiorno per infrastrutture portuali (PON e POR, fondo FESR), 85 milioni già stanziati dal governo per investimenti nei porti italiani nel 2015, più di 600 milioni l'anno stanziati dal governo per il trasporto via nave, oltre all'esistenza dei progetti finanziati già citati e guarda a finanziamenti della Banca Europea degli Investimenti legati al Piano Juncker. Per assicurare il coinvolgimento di tutti gli operatori del Sistema Mare - **precisa inoltre l'esecutivo** - verranno valutate iniziative di promozione importanti: un Fondo Nazionale per i Greenports, misure per l'efficienza energetica nel trasporto navale, programmi di alta formazione sui temi della blue economy, misure per l'adozione della Piattaforma Logistica Nazionale, maggiore coinvolgimento degli investimenti privati».

Poi si arriva al tema su cui da tempo si accentra e si protrae la discussione: l'accorpamento di alcune Autorità Portuali italiane. «La governance - **assicura il governo** - viene ripensata in modo incisivo e sinergico per guadagnare più competitività, passando: dal sistema attuale con scarso coordinamento nazionale, ad un ruolo di coordinamento con la Direzione Generale unica per Porti e Logistica del Mit; da 336 membri complessivi nei Comitati Portuali a circa 70 membri nei nuovi Comitati di gestione; da 113 procedimenti amministrativi in porto e 23 soggetti pubblici responsabili dei controlli in ogni porto a uno Sportello Unico dei Controlli in capo all'Agenzia delle Dogane, mentre numerosi altri procedimenti amministrativi ordinari saranno in capo a uno Sportello Amministrativo Unico; da 24 Autorità Portuali a Autorità di Sistemi Portuali».

In questo i documenti di sintesi forniscono qualche cenno in più circa ciò che si farà o che si dovrebbe fare. Però sono labili tracce che bisogna interpretare. Sembra proposta l'abolizione degli attuali Comitati Portuali, organi delle Autorità Portuali composti dai rappresentanti delle autorità marittime e portuali, delle istituzioni locali, degli operatori marittimo-portuali e dei sindacati, per essere sostituiti da Comitati di gestione, chissà se ancora nell'ambito delle Autorità Portuali oppure delle Autorità di Sistemi Portuali.

Ma il resto è ancora più indecifrabile. Da oltre un anno e mezzo la comunità portuale italiana discute della ventilata riduzione del numero delle Autorità Portuali. Ad oggi non è ancora dato sapere se ci sarà una riduzione del numero, se cambieranno le competenze delle Autorità Portuali e quante saranno le nuove Autorità di Sistemi Portuali.

Quello che sembra di percepire (perché ci si deve affidare alle sensazioni) è che non ci sarà alcuna drastica e forse neppure limitata riduzione del numero di Autorità Portuali. Piuttosto verranno costituiti i nuovi enti di sistema, con un ruolo di coordinamento rispetto alle attuali authority.

In risposta alle prime indiscrezioni (sensazioni) sul nuovo sistema di governance dei porti, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è infatti affrettato a precisare che nel nuovo Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica non è definito alcun accorpamento di Autorità Portuali.

È auspicabile che la versione del nuovo Piano che sarà inviata alle Commissioni parlamentari almeno questo lo specifichi. Sono previste delle riduzioni, degli accorpamenti o solamente la creazione di nuovi enti? Così, per sapere.

C'è chi ci ha fatto preventivamente notare che sarà la prossima legge sui porti a definire queste questioni. Se è così, rassegnamoci. La partita non è ancora iniziata. Alla faccia dei provvedimenti urgenti per il rilancio della competitività del sistema economico italiano annunciati dal governo un anno fa. (1/1)

Container, Anversa costa meno di Rotterdam

La società di consulenza **PwC** ha svolto una ricerca sulla distribuzione interna del container in Europa, mettendo a confronto principalmente la distribuzione in entrata di due dei più importanti porti varchi d'accesso del Nord Europa, **Anversa** e **Rotterdam**. "In termini di tariffe di nolo marittimo, non c'è differenza fra spedire un container ad Anversa o a Rotterdam, ma gli oneri di movimentazione terminalistici sono di circa il 15% più cari a Rotterdam" ha detto Tom Vermeiran, dirigente della PwC.

Anversa vs Rotterdam

In generale, sottolineano *theloadstar.co.uk* e *Cisco*, la ricerca ha appurato che l'autotrasporto è più a buon mercato da Anversa che da Rotterdam, e questo fa la differenza. Il costo dell'uso di una chiatte fluviale invece si equivale, fatta eccezione per le distanze molto brevi, nel qual caso la rete fluviale olandese viene in soccorso di Rotterdam. Infine il trasporto ferroviario appare meno caro da Rotterdam, città che offre anche una maggior frequenza di servizi su ferro rispetto alla concorrente belga.