



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

29 SETTEMBRE 2015

PORTS Porto di Taranto, la società Tct riconsegna le aree all'Authority

Taranto - Resta aperta la partita su chi sarà adesso il nuovo gestore del terminal container.

Taranto - **Un altro passo per la definitiva dismissione del terminal container da parte della società Tct.** «A seguito di quanto previsto dall'accordo sottoscritto lo scorso 11 settembre, di definizione dei rapporti tra la Tct spa in liquidazione e l'Autorità portuale di Taranto, in data odierna, presso la sede dell'Ap, la Tct spa in liquidazione ha formalmente riconsegnato all'ente le aree del terminal contenitori del porto di Taranto ed i beni ubicati» si annuncia in una nota precisando «che con questo ultimo atto l'Autorità portuale è nelle condizioni di poter avviare le procedure per l'individuazione di un nuovo operatore terminalista che potrà avere interesse ad insediarsi nel terminal contenitori».

A giugno la messa in liquidazione della società Taranto container terminal da parte degli azionisti Hutchinson, Evergreen e Gsi Logistic, l'11 settembre l'accordo al ministero del Lavoro per un altro anno

di cassa integrazione per cessazione di attività per i 539 addetti di Tct, oggi, infine, la cessione da parte del terminalista all'Authority della banchina usata a partire da settembre 2001. L'Authority acquisirà anche le gru e gli impianti di Tct ad un costo di 18 milioni di euro.

Lo stesso accordo tra commissario e liquidatori, firmato in un incontro a parte lo stesso giorno dell'intesa al ministero del Lavoro per la cassa integrazione ai lavoratori, prevede che i fanghi marini relativi ad un dragaggio fatto da Tct nel 2005

siano smaltiti, previa selezione, nelle vasche di colmata in costruzione nell'area portuale. **Questa soluzione permette di abbattere i costi rispetto all'ipotesi del conferimento in discarica.** Resta infine aperta la partita su chi sarà adesso il nuovo gestore del terminal container di Taranto, su quando arriverà e con quali prospettive sia in ordine all'attività che alla riassunzione del personale. Authority e Governo hanno avviato da qualche mese un'attività di scouting per reperire un nuovo terminalista.

Cala il sipario sul TCT di Taranto

La società, in liquidazione, ha riconsegnato alla port authority aree e beni del terminal

Da oggi l'Autorità Portuale di Taranto potrà voltare pagina e avviare le procedure per l'individuazione di un nuovo terminalista interessato a insediarsi nell'area che fu del TCT.

Quest'oggi, rende noto la stessa port authority, ha infatti avuto luogo la riconsegna formale all'ente delle aree e dei beni del terminal container da parte della Taranto Container Terminal Spa, ora in liquidazione. L'atto fa seguito all'accordo che l'Autorità Portuale e l'ormai ex

terminalista avevano raggiunto lo scorso 11 settembre.

Petrolio, ma anche container e cantieristica nel futuro di Augusta

Lo schema del nuovo PRP conferma la vocazione storica ma guarda anche ad altre attività, puntando a qualificare lo scalo come hub logistico della Sicilia Orientale

Conservare la vocazione petrolchimica e rilanciare il proprio ruolo come hub logistico della Sicilia Orientale, anche per i traffici rotabili e containerizzati. Sono queste le principali linee guida su cui è stata sviluppata la prima bozza di nuovo Piano Regolatore Portuale di Augusta, approvata in via preliminare nei giorni scorsi dal Comitato portuale dello scalo isolano.

"Siamo il terzo porto nazionale per le movimentazioni petrolifere – spiega a *Ship2Shore* il Commissario del porto di Augusta Alberto Cozzo – attività che storicamente caratterizza il nostro scalo e su cui anche in futuro continueremo a puntare, senza tuttavia dimenticare altre attività rilevanti, a partire dalla cantieristica navale che intendiamo potenziare anche attraverso iniziative di promozione mirate".

Ad Augusta, oltre all'Arsenale Militare Marittimo, operano infatti diverse imprese private che gestiscono in concessione bacini e strutture, come Cantiere Navale Noè, Cantiere Tringali e Consorzio ItaloOffshore, "attivo nelle costruzioni al servizio dell'industria petrolifera e delle estrazioni, con un curriculum rilevante (ha realizzato in passato la piattaforma Giovanna, operativa al largo delle coste abruzzesi) e nuovi progetti all'orizzonte come la partecipazione ad una gara per realizzare una nuova piattaforma per Edison".

Ma il vero focus su cui si concentrano i piani di sviluppo futuro di Augusta ruota attorno all'area del Porto Commerciale, realizzata negli anni '80 e in continua evoluzione a servizio delle rinfuse secche, del rotabili e del container. "Per il momento – ricorda Cozzo, avvocato marittimista prestato all'Amministrazione pubblica – il traffico del rotabili si è fermato, dopo una positiva esperienza con l'armatore genovese Grimaldi Holding, ma abbiamo trattative in corso con diversi operatori interessati ad avviare nuove linee. I container invece sarebbero un traffico nuovo, che crediamo possa avere buone potenzialità di sviluppo".

Le aree dedicate sono ormai pronte: "Con i fondi PON 2007-2013 abbiamo realizzato una nuova banchina contenitori da 500.000 TEUs annui di capacità dotata di due gru a portale attualmente in fase di installazione, a cui si aggiungono i piazzali per i rotabili con altri 200.000 TUEs di capacità. Il tutto, per un investimento

complessivo di circa 67 milioni di euro". A breve verrà lanciata una gara pubblica per affidare queste strutture in gestione a privati: "Abbiamo avviato attività di scouting e immaginiamo di poter pubblicare un bando già all'inizio del 2016".

Nel frattempo Augusta guarda ancora oltre e delinea nello schema di PRP un ulteriore upgrade dell'area dedicata ai contenitori: altri 78,3 milioni di investimento per aggiungere 450 metri lineari di banchina e 116.000 mq di piazzali, a servizio dei bacini d'utenza regionali.

Sempre nell'ottica di proporre al mercato – "che è poi l'unico vero giudice della competitività di un porto" secondo Cozzo – come polo logistico integrato, è stato studiato il collegamento delle banchine con la rete ferroviaria nazionale: "Al momento i binari si fermano a poca distanza dal perimetro portuale, ma è ovvio che l'obiettivo deve essere quello di portarli all'intero dello scalo creando un flusso efficiente delle merci in arrivo e in partenza".

Sul fronte marittimo, invece, le priorità sono i dragaggi, che richiederanno però procedure complesse poiché tutta la rada di Augusta è classificata come zona SIN (Sito Interesse Nazionale), con il conseguente obbligo di bonifica di tutti i fondali: "Nel PRP sono previsti approfondimenti a -14, -16 o -20 metri a seconda delle zone e, proprio per gestire nel modo migliore i materiali di risulta, è stata progettata la realizzazione di una grande banchina a sud del golfo costituita da apposite casse di colmata".

Infine, uno sguardo anche alla città e al rapporto della cittadinanza con il proprio porto: "Augusta vive da sempre al servizio delle attività petrolchimiche e della presenza della Marina Militare, che generano indotto ma occupano anche molti spazi. Nel PRP però è previsto il rinnovo della Darsena, vicino appunto al centro abitato, che attualmente è adibita all'attracco dei rimorchiatori ma che in futuro verrà ridestinata ad attività legate al diporto".

Un affresco di ampio respiro, quindi, che conferma la vocazione industriale dello scalo siciliano, e anzi la rafforza senza tuttavia precludere altre direttrici di sviluppo, a partire dal traffico dei container e dal ruolo di hub logistico regionale: "Siamo in attesa, come tutti, di capire come e quando si realizzerà la riforma portuale allo studio del Governo, ma essendo il nostro un porto core, così definito dall'Unione Europea, è probabile che Augusta sarà sede di una delle nuove Autorità di Sistema. In ogni caso il nostro obiettivo è proporci al mercato come polo logistico della Sicilia Orientale, non in alternativa a Catania ma come soluzione integrativa al servizio di traffici diversi e complementari" conclude Cozzo.

Francesco Bottino

INIZIATIVA PER AREA "ZES" GIOIA TAURO

REGGIO CALABRIA - «L'iniziativa della Giunta non tende ad affermare primogenit ma scaturisce dal fatto il Ddl giacente in Commissione Industria della Camera è largamente superato dalle normative vigenti». Lo ha detto il presidente della Regione Calabria, Mario Oliverio intervenendo dopo l'approvazione, con l'astensione del Gruppi Misto, della proposta

di provvedimento amministrativo riguardante le "Misure straordinarie per lo sviluppo dell'Area di Gioia Tauro - Ddl per l'istituzione di una zona economica speciale". «Lo spirito del nostro intento - ha aggiunto Oliverio - è quello di aggiornare quel testo alla luce delle innovazioni legislative ed avanzarlo come proposta completamente emendativa della precedente proposta. Cioè, renderlo sostenibile. Se con questo spirito - ha concluso - determiniamo una scelta unanime del Consiglio credo che saremo nelle condizioni di giungere ad un risultato. C'è una discussione aperta sul Mezzogiorno, e questo è il varco per far passare una discussione anche su Gioia Tauro».

Il provvedimento è stato illustrato in aula dal presidente della Commissione consiliare Giuseppe Aieta, mentre l'assessore al Sistema della logistica, sistema portuale regionale e sistema Gioia Tauro, Francesco Russo ha spiegato le motivazioni del nuovo Ddl «che derivano - ha sottolineato - dall'esigenza di una attualizzazione rispetto a due momenti estremamente importanti. Il primo riguarda l'incompatibilità del vecchio testo rispetto alla direttiva europea e al Piano nazionale strategico della logistica; l'altra contempla la necessità di allineare il provvedimento alla nuova autorità di sistema portuale».

Nel corso del dibattito sono intervenuti il capogruppo di Fi Alessandro Nicolò che, nel ripercorrere l'iter per l'istituzione della Zes, ha ricordato come lo stesso sia stato «incardinato dalla Giunta Scopelliti» annunciando il voto favorevole del gruppo e il consigliere Fausto Orsomarso (Misto) che si è soffermato sull'iter seguito, ricordando che è giacente alla Commissione della Camera la precedente proposta.

Perché si a Gioia Tauro

23 settembre 2015 |

Le prospettive di rilancio del grande terminal e le linee strategiche della riforma della portualità italiana

GENOVA – Nel focus sui nuovi mercati del Mediterraneo che si è tenuto nei giorni scorsi alla Genoa Shipping Week il vice presidente Terminal Marittimi del Gruppo Contship Italia, ingegner Marco Simonetti, ha portato il punto di vista di una realtà terminalista che copre circa il 50% del mercato in Italia oltre che una parte del porto di Tangeri; ed ha fornito anche uno spaccato sui porti meridionali, insieme ad analisi delle opportunità e suggerimenti per la trasformazione di queste in volumi di traffico e posti di lavoro.

Si è visto che oggi, a fronte di un mercato in netta crescita, si contrappone una crisi dei porti di transhipment le cui varie cause vanno individuate, a detta degli esperti, in una ricerca esasperata delle economie di scala fatta delle compagnie navali, in una crescita dei mercati dell'est Europa che devia i traffici dai porti meridionali, nella

crisi economica delle regioni del sud, in quella cinese che pesa in particolare su Gioia Tauro, e nell'intensificazione di traffici diretti sul nord adriatico e nord tirreno. A completare il quadro delle cause elencate da Simonetti ci sono le mancate scelte di sviluppo sui vari fronti a livello nazionale. Tutto questo quando invece il momento offrirebbe opportunità date dal raddoppio del Canale di Suez e dalla crisi, poco evidenziata ma reale, dei porti del Northern Range. Non trascurabile infine l'appello dato dalla quasi raggiunta competitività sulle procedure doganali e dalla vicinanza alla realizzazione di un sistema integrato delle operazioni portuali.

Cosa fare in un contesto di questo genere? Molto, ma innanzi tutto, secondo il vice presidente, occorre cambiare punto di vista, così come riporta lo slogan Contship che raffigura il Paese capovolto, far capire all'Europa che i porti del sud sono un fattore strategico per l'Europa stessa e per la sicurezza della sua supply chain perché, nonostante la fiducia riposta nei porti sudafricani, non si possono dimenticare situazioni come quella libica ed altre che restano a rischio. E' perciò importante avere il controllo dei movimenti delle merci europee attraverso le modalità di transhipment. Occorre anche abbandonare l'illusione, che equivale a certe scelte italiane, che tutto il mercato e tutta la supply chain europea possa transitare solo dal northern range. A questo punto tutte le merci europee e soprattutto quelle del sud soffrirebbero di un gap competitivo enorme. Questo il quadro di insieme sulla situazione dei mercati del Mediterraneo. Ed ecco l'intervista sul porto di Gioia Tauro e le sue recenti problematiche.

Ingegnere Simonetti, Medcenter Contanalmer Terminal festeggia i suoi venti anni di attività di transhipment nei quali ha movimentato quasi 53 milioni di contenitori. Il semestre appena concluso riporta un calo del 13,9 %; quali sono i vostri piani di rilancio e quanto inciderà in questi il recente assetto azionario?

Gli assetti societari si creano per motivi strategici, per stringere alleanze per la gestione delle linee, ma non influiscono su quelle che sono le parti operative. Per favorire la crescita e lo sviluppo sono molto più importanti tutti quei fattori che sono intorno alle realtà portuali. Ritengo che sia estremamente importante recuperare quel ruolo e quei volumi di traffico anche in funzione di un radicamento e di una crescita del territorio calabrese, di un miglioramento del sistema infrastrutturale e ferroviario nonché del sistema produttivo intorno al porto di Gioia Tauro. A conferma, c'è oggi l'interesse di alcune grandi aziende per la zona retrostante il porto calabrese e questo per me rappresenta il migliore auspicio per una crescita e per un consolidamento dei volumi.

Riguardo al transhipment, Gioia Tauro in questa fase è molto vulnerabile per fattori contingenti, principalmente per la crisi economica cinese che ha causato la riduzione dei traffici. Ma dal punto di vista strategico ritengo sia estremamente importante che venga realizzato quanto richiesto e quanto previsto nell'accordo di programma che firmammo nel 1993 per Gioia Tauro. Già allora, in quell'accordo che contemplava una logistica integrata con le attività portuali si potevano riconoscere i prodromi di quelle che sarebbero poi diventate le zone economiche speciali. Da quattro-cinque anni stiamo chiedendo con forza la realizzazione delle ZES nell'area di Gioia Tauro e ci sono due Disegni di legge presentati alle Camere. L'importanza del riconoscimento delle aree ZES nel porto di Gioia Tauro è inoltre quanto mai attuale in questo momento per la previsione di una grossa attività di produzione di autoveicoli che sicuramente irrorerà di linfa vitale tutta l'area.

Quali ragioni oggi dovrebbero far puntare su Gioia Tauro e sul transhipment?

Ci sono ragioni estremamente importanti. I porti di transhipment sono gli unici infrastrutturati per le navi moderne e su di essi sono già stati fatti investimenti, sia pubblici che privati. Questi porti possono dare un senso a tutta la logistica del sud. Si pensi al collegamento dei porti di transhipment, in questo caso di Gioia Tauro, con una zona più vasta che riguarda tutto il sud Italia quindi coinvolgente la

Calabria, parte della Puglia, sicuramente la Campania e rappresentare un'alternativa valida per il transito delle merci provenienti dalla Sicilia. Se tutto questo si potrà fare, non esisterà il problema di Gioia Tauro e non esisterà un problema dei porti del sud.

Si potrà mai pensare ad una concorrenza proprio con Tanger Med, parte del vostro gruppo Eurokal?

No, direi che Tanger Med ha proprio una tipologia di incrocio di traffici di transhipment diversa da Medcenter. Tanger Med è semmai alternativa a Las Palmas, ad Algeciras, a posizioni che sono nella stessa area. I concorrenti di Gioia Tauro sono quelli che si trovano nella parte centrale del Mediterraneo come Port Said e Malta.

Quali sono le vostre aspettative per Gioia Tauro?

Attendiamo che altri operatori - noi lo abbiamo già fatto - partecipino alla gara per dotare Gioia Tauro delle necessarie infrastrutture logistiche, anche di tipo ferroviario. Vediamo come un buon auspicio il programma di FSI che prevede un miglioramento di tutte le sagome esistenti nel sud, in linea con quelle che sono le politiche nazionali. Un sud più infrastrutturato potrà diventare un obiettivo importante dei traffici. Pensiamo ad uno sviluppo della logistica per quello che sono anche gli interporti campani. Il motto "We bring the ship to your factory" è sempre il nostro obiettivo, speriamo di applicarlo in parte anche nei porti di transhipment per consolidare i traffici.

E quali le aspettative nei confronti della Riforma?

Riponiamo molte speranze nella riforma portuale ed in una governance centrale. Anche nel ruolo che ho ricoperto quale componente del comitato di esperti per la proposta dei temi per la riforma, ho sempre auspicato una pianificazione nazionale dei porti e l'abbandono della logica regionale di scelta degli obiettivi portuali. La logistica è un problema europeo, limitatamente nazionale, assolutamente non può essere una Regione a delineare piani strategici logistici di portata nazionale. Credo dunque che questo sia uno degli aspetti qualificanti della nuova proposta del piano di riforma. Auspico certezza delle regole - lo abbiamo sempre chiesto, in questo uniti a tutti gli italiani - oltre che la loro sburocratizzazione e semplificazione.

Constato con soddisfazione che nella nuova riforma si parla per la prima volta di transhipment e se ne rilevano le specificità, si parla di Gioia Tauro e, nella presentazione, si accenna alle ZES. Ritengo questo un grande successo per Conthisp che ne porta la responsabilità. E' il segno evidente di una presa di coscienza, che deve aumentare ancora ed andare nella direzione delle richieste degli operatori che sono i rappresentanti di una "prima linea" volta al mantenimento e all'acquisizione di nuovi volumi.

Perché in Marocco si è subito capito quanto sia importante il riconoscimento delle ZES e da noi la battaglia è così dura?

Si teme che riconoscendo la ZES a Gioia Tauro - a causa di una logica millenaria di contrapposizione dei nostri territori - piovano richieste per altre zone dove questa reale necessità non c'è. Occorre un ruolo centrale che si prenda la responsabilità e stabilisca nettamente, anche supportato dalle direttive europee, quali territori possano usufruire di questi incentivi. Agire con criterio e determinazione in questo settore sarebbe fondamentale per poter finalmente investire in politiche attive nel sud invece che continuare con le politiche passive come quelle della cassa integrazione. Dobbiamo iniziare a pensare che c'è un'attrazione dal sud, e qui serve l'Europa.

Cinzia Garofoli

Lo scorso mese il traffico nel porto di Ravenna è diminuito del -5,1%

Nei primi otto mesi del 2015 sono state movimentate 16,1 milioni di tonnellate di merci (-1,2%)

inforMARE - Lo scorso mese il porto di Ravenna ha movimentato 1,7 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -5,1% rispetto all'agosto 2014. Nei primi otto mesi del 2015 il traffico è risultato pari a 16,1 milioni di tonnellate, con un -1,2% rispetto a 16,3 milioni nel periodo gennaio-agosto dello scorso anno, e i totali degli sbarchi e degli imbarchi sono stati pari rispettivamente a 13,7 milioni di tonnellate (0%) e 2,4 milioni di tonnellate (-7,7%).

Nei primi otto mesi di quest'anno il solo traffico dei container è stato pari a 163.470 teu (+12,5%), con un aumento di contenitori pieni che è ammontato a 6.066 teu (+5,5%) e una crescita di container vuoti pari a 12.027 teu (+34,1%). Nel settore dei rotabili, il numero dei trailer di gennaio-agosto è stato pari a 43.565 contro i 52.316 del 2014 (-16,7%).

«Nonostante i tanti problemi gestionali (dosso in avamporto, casse di colmata, impossibilità di dragare) - ha commentato il presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Galliano Di Marco - il traffico dei primi otto mesi è andato meglio del previsto anche se agosto, soprattutto in alcuni settori, è stato un po' deludente. Il numero di navi è calato ma ne è aumentata la dimensione media e questo è un dato molto positivo».

Intanto l'Autorità Portuale di Ravenna è reduce dalla partecipazione, per il secondo anno consecutivo, a RemTech - Remediation Technologies, fiera sulle bonifiche di siti contaminati e sulla riqualificazione del territorio che si è tenuta dal 23 al 25 settembre nel quartiere fieristico di Ferrara ed è giunta alla sua nona edizione. (2/7)

Ad agosto il traffico delle merci nel porto di Venezia è cresciuto del +44,8%

Crocieristi in aumento del +3,1%

inforMARE - Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Venezia ha registrato un forte incremento del +44,8% essendo ammontato a quasi 2,1 milioni di tonnellate rispetto a 1,4 milioni di tonnellate nell'agosto 2014. Le merci varie sono aumentate complessivamente del +18,1% attestandosi a 628mila tonnellate, di cui 370mila tonnellate di merci in container (+17,2%), 50mila tonnellate di rotabili (-42,6%) e 207mila tonnellate di altre merci varie (+61,9%). Il volume dei carichi liquidi è cresciuto del +58,3% a 917mila tonnellate, di cui 803mila tonnellate di prodotti raffinati (+93,2%) e 114mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-30,0%). Nel settore delle rinfuse solide il traffico è stato di 542mila tonnellate (+63,8%), di cui 199mila tonnellate di carbone (+94,2%), 107mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (+7,4%), 33mila tonnellate di cereali (-36,5%), 28mila tonnellate di minerali (+314,3%) e 172mila tonnellate di altre rinfuse (+143,5%).

Ad agosto 2015 il traffico dei passeggeri è stato di 343mila persone (-0,6%), di cui 305mila crocieristi (+3,1%).

Nei primi otto mesi di quest'anno lo scalo portuale veneziano ha movimentato un totale di 16,8 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +17,7% rispetto a 14,3 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-agosto del 2014. Le merci varie sono ammontate a 6,0 milioni di tonnellate (+12,1%), di cui 3,5 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+13,2%) totalizzate con una movimentazione di container pari a 367.640 teu (+21,4%), 492mila tonnellate di carichi rotabili (-33,6%) e 2,0 milioni di tonnellate di altre merci varie (+32,2%). Le rinfuse liquide sono aumentate del +40,0% a 6,1 milioni di tonnellate, di cui 5,0 milioni di tonnellate di prodotti raffinati (+53,7%) e 1,1 milioni di tonnellate di altri carichi (-1,2%). Le rinfuse solide hanno raggiunto un volume di 4,7 milioni di tonnellate (+3,1%), con 1,9 milioni di tonnellate di carbone (+15,5%), 931mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (-0,1%), 242mila tonnellate di minerali (+0,6%), 236mila tonnellate di cereali (-53,6%) e meno di 1,4 milioni di tonnellate di altre rinfuse secche (+13,0%).

Nei primi otto mesi del 2015 i passeggeri sono stati oltre 1,1 milioni (-13,5%), di cui poco più di un milione di crocieristi (-12,4%). (sff)

Nel primo semestre del 2015 il risultato operativo di Ferrovie dello Stato Italiane ha registrato un calo del -24%

Risultato netto in crescita del +2,5% e ricavi operativi del +0,7%

inforMARE - Ieri consiglio di amministrazione del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha approvato la relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2015 che mostra un incremento del +2,5% del risultato netto rispetto al medesimo periodo del 2014 attestandosi a 292 milioni di euro. Il gruppo ha precisato che questo risultato «è stato ottenuto anche in presenza di discontinuità, sia positive che negative, derivanti dal mutato quadro normativo e regolatorio e in presenza di partite finanziarie positive di natura straordinaria» e che «alcuni di tali effetti avevano già pesato sulla seconda parte del 2014, ma si sono pienamente dispiegati nel corrente esercizio».

Il gruppo ha specificato che il risultato netto «beneficia sia del miglioramento del saldo proventi e oneri finanziari netti (-76 milioni di euro) sia della riduzione del carico fiscale che ha visto diminuire le imposte complessive del 65,5%, per un ammontare pari a 36 milioni di euro, grazie alle misure introdotte dall'attuale governo (legge 190/2014, cosiddetta Legge di Stabilità 2015). Tali misure - ha ricordato Ferrovie dello Stato - consentono, a decorrere dal periodo d'imposta 2015, la sostanziale deducibilità dalla base imponibile IRAP dei costi per il personale dipendente impiegato a tempo indeterminato».

Ferrovie dello Stato Italiane ha reso noto che l'EBITDA è stato pari a 948 milioni di euro (-7,7%) e che «riflette i risultati della gestione ordinaria, che sono stati ottenuti agendo sulle leve gestionali; in particolare i ricavi operativi (4.193 milioni di euro, ndr) - ha spiegato l'azienda - aumentano di 31 milioni di euro (+0,7%), trainati dai servizi ferroviari di media e lunga percorrenza. Questi ultimi chiudono il primo semestre dell'anno con un incremento netto di 20 milioni di euro da ricondursi principalmente all'ulteriore, rilevante crescita dei prodotti a mercato delle Freccie, pari complessivamente a circa 29 milioni di euro. La differenza dell'EBITDA rispetto al dato del primo semestre 2014 (-79 milioni di euro) è quindi da ricondurre principalmente all'impatto di fattori negativi esogeni (-87 milioni di euro) dovuti al mutato contesto normativo e regolatorio della seconda metà del 2014».

L'utile operativo (EBIT) è risultato pari a 333 milioni di euro, con una diminuzione del -24,0% sul primo semestre del 2014, scostamento - ha precisato il gruppo ferroviario italiano - «largamente riconducibile ai già citati effetti del mutato quadro normativo e regolatorio» a cui «si aggiunge, in linea con le previsioni, la crescita degli ammortamenti (34 milioni di euro), legata allo sviluppo degli investimenti del gruppo che hanno visto, nella prima metà del 2015, volumi pari a 2.088 milioni di euro (+36% sull'analogo periodo del 2014)».

Da RemTech '15 tutto il nuovo sulle bonifiche

FERRARA - "Aspettando Godot", verrebbe da ironizzare: ovvero, nei tre giorni di RemTech 2015 - temi le bonifiche e la riqualificazione del territorio - che si sono conclusi ieri nell'ente fiera ferrarese, il tema più toccato, ma sempre in sospeso in attesa dei decreti, è stato quello delle bonifiche ambientali in ambito portuale, ovvero dei dragaggi. Con un'aspettativa sempre più citata negli interventi dei relatori: quella di un ammodernamento delle leggi italiane che punti a ributtare in mare, senza massacranti norme retrograde e falsamente ambientaliste, quelle sabbie di dragaggio che risultino pulite.

Insomma, pezzi di fondale di mare che tomino nel fondale: ovviamente con la massima attenzione a dove scaricarle per

non compromettere l'ecosistema. Lo si è fatto per anni - è stato ricordato - qualche volta sciaguratamente (i meno giovani ricordano i fanghi rossi di Scarlino e la lunga coda di polemiche) altre volte con la giusta attenzione. E dai riscontri degli istituti di ricerca più seri, si è visto anche di recente che dove sono state scaricate sabbie di dragaggio pulite il fondo marino non ha avuto alcun danno.

Da RemTech dunque è uscito un messaggio di concretezza che fa ben sperare, anche in relazione ai tanti progetti (troppi forse) che di questi tempi vengono presentati nel quadro dello "Sblocca Italia" di nuove infrastrutture portuali, con i relativi dragaggi. Significativi anche gli interventi strettamente tecnici, come quelli sulla revisione delle normative per la caratterizzazione dei fondali, i suggerimenti tecnico-legislativi sul come far funzionare al meglio e con tempi meno preistorici la pur complessa macchina delle autorizzazioni ambientali.

Su temi tanto importanti e specialistici, saranno gli atti dei tre giorni di convegno a consentire riflessioni, aggiornamenti delle procedure e anche nuove visioni nel campo. Ci conforta vedere che l'iniziativa privata della tante aziende che operano nel comparto sia in grado di fare da luce-guida per il legislatore. E si proponga anche concretamente per farlo.

* * *

Tra i convegni di ieri, si segnala quello sulla "Sostenibilità ambientale delle opere pubbliche", con i principali general contractor nazionali e le stazioni appaltanti, con i contributi di ANAS, Autostrade per l'Italia, Terna, Expo 2015 e ANCE. La tavola rotonda si è chiusa con il conferimento a Expo 2015 del "Premio per la Sostenibilità delle Opere".

L'intera giornata sarà scandita dalle esercitazioni pratiche di protezione civile e dalle sessioni sulla prevenzione sotto il profilo dei rischi causati dai fenomeni meteorologici estremi e della manutenzione e gestione delle opere idrauliche e del territorio, che culmineranno nella premiazione del Comune di Massa, Servizio Protezione Civile, nell'ambito del "Premio Prevenzione e Territorio".

La Protezione Civile sarà protagonista anche del convegno pomeridiano sulla "Colonna Mobile", con relazioni sul ruolo del volontariato, l'assistenza alla popolazione, il soccorso pubblico in caso di calamità e l'allestimento dei campi base.

Ampio spazio alla formazione è stato dedicato nel pomeriggio di ieri, quando le esperienze degli uffici stampa di ISPRA, Protezione Civile e ARPAT, e delle Politiche Industriali di Confindustria sono state condivise nel seminario sulla comunicazione dell'emergenza ambientale. In contemporanea, è suonata la campanella della "RemTech Training School", quest'anno dedicata alla bonifica biologica di siti contaminati da solventi clorurati.

Tra i 235 espositori di Remtech Expo 2015, ci sono le migliori imprese di servizi e di tecnologie che, nell'ambito del programma di internazionalizzazione promosso da Ferrara Fiere, hanno potuto incontrare i delegati turchi, cinesi (provincia di Zhejiang) e rumeni in B2B riservati. Lo scopo è quello di far conoscere ai mercati emergenti la migliore offerta tecnica e tecnologica italiana, e di far scaturire da ciò nuove opportunità di business. E proprio con questo obiettivo, la delegazione cinese è stata accompagnata ieri in visita allo stabilimento di HERAmbiente.

A.F.



DELRIO: SPERO VARARE DOMANI CODICE APPALTI

BOLOGNA - «Mercoledì sera andrò in Commissione e speriamo di poter licenziare definitivamente il nuovo codice degli appalti che potrà consentire dei tempi veramente certi delle opere». Lo ha detto ieri, a margine dell'inaugurazione del Cersaie a Bologna: ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, replicando

alla richiesta di un commento sulla bretella autostradale tra Campogalliano e Sassuolo nel modenese. «Sono stato a Bruxelles dalla commissaria europea proprio per cercare di definire, finalmente, il tema delle concessioni autostradali in house. Penso - ha osservato - che siamo sulla strada giusta».

Quanto alla bretella, in particolare, «stiamo lavorando molto intensamente perché - ha concluso Delrio - crediamo che soluzione di questo problema sia legata alla soluzione dell'Autobrennero, alla velocizzazione del sistema degli appalti». Sul fronte delle infrastrutture, settore in cui è cruciale il tema degli appalti, «la legalità è un elemento di sviluppo». E' qui sostenuto, in un passaggio del suo intervento al convegno inaugurale del Cersaie a Bologna, il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio. «L'Expo - ha osservato - è una delle dimostrazioni in cui mettendo legalità e vigilanza abbiamo recuperato il tempo perduto; il Mose, è una dimostrazione in cui mettendo legalità e vigilanza abbiamo recuperato il tempo perduto. La A3, la finiremo - ha aggiunto - la Salerno-Reggio Calabria sarà un altro elemento in cui dimostreremo che legalità e vigilanza si ottiene lo sviluppo». Quindi, ha detto Delrio, «il codice degli appalti, la riscrittura delle regole sarà elemento decisivo per cambiare questo Paese».

A livello di Esecutivo, «noi crediamo di avere un briciolo di credibilità in più di prima. Nel senso che le cose che abbiamo detto le abbiamo fatte: il che non è da poco, specialmente in Europa», ha sostenuto il ministro in un altro passaggio del intervento. «La credibilità del nostro Governo in Europa e nel mondo», ha osservato, «è cresciuta, ciò vuol dire che l'Il viene ritenuta più affidabile. Questo conta molto, la fiducia, in un marchio conta molto di più, a volte, di tutte le perfette reti di organizzazioni di marketing».

A giudizio di Delrio, «l'Italia, per decine e decine di anni, ha sempre avuto le stesse raccomandazioni, o credo che quest'anno cambiamo: non ci diranno più fate la riforma della costituzione, della riforma del lavoro, della Pubblica amministrazione, delle istituzioni semplificando i quadri istituzionali, queste cose - ha concluso - le abbiamo già impost

Legge di stabilità a riforma portuale il pressing del governo sulle urgenze**23 settembre 2015 |****Cresce l'attesa su un cambio epocale di rapporti con gli investitori nelle infrastrutture sia sui porti che sui grandi sistemi logistici - Il trasporto ferroviario cargo e i trafori verso il Nord**

ROMA - La riforma della portualità, che a più riprese il governo ha promesso entro la fine di settembre, si sta incrociando - o rischia di impattare, secondo alcuni - con l'urgenza di presentare quella Legge di Stabilità che l'UE ha di recente chiesto di conoscere entro il 15 ottobre.

Una corsa contro il tempo, nella quale si sono inserite anche le fibrillazioni partitiche sulla riforma del Senato, che certo non aiutano a varare provvedimenti urgenti e condivisi sull'economia.

Eppure siamo davvero alla svolta epocale. Perché se è vero che il governo intende rivoluzionare - con la nuova legge sulla portualità - un sistema rimasto sclerotico e condizionato dai troppi "pollai" localistici, non potrà ignorare che il rilancio dell'economia nazionale deve necessariamente passare - ha scritto Guido Gentili su Il Sole 24 Ore di domenica scorsa - attraverso una politica economica espansiva, che non faccia crescere eccessivamente il debito pubblico (rimanere ben sotto il 3% imposto dai cani da guardia della UE) ma abbassi realmente l'esorbitante pressione fiscale sua sulle aziende che sui cittadini consumatori.

* * *

Ce la faranno Renzi e Padoan a fare questa specie di miracolo? Dalle interviste ai grandi imprenditori dello shipping e del terminalismo che abbiamo pubblicato in questi giorni - Pierluigi Maneschi nel numero scorso, Marco Simonetti in questo - appare evidente che malgrado le turbolenze del trading mondiale si guarda con una certa fiducia alle possibilità dell'Italia di uscire dalla più pesante crisi recessiva dal dopoguerra ad oggi. Non spaventa troppo nemmeno la frenata della Cina, come non spaventano i "babau" di Bruxelles che - sia pure con meno foga - vorrebbero difendere il "lacrime & sangue". Ma è anche evidente che per il vero rilancio della portualità italiana, come per una politica espansionistica, il governo dovrà usare in molti casi non solo l'accetta ma addirittura la motosega. Le risorse - quelle che ci sono in campo pubblico - vanno finalmente indirizzate con un serio confronto tra costi e benefici pubblici. E le risorse private - quelle che possono esserci - vanno aiutate facendo stame delle incrostazioni annose di una burocrazia che alimenta se stessa ma ammazza ogni investimento sulle infrastrutture, anche sulle più necessarie.

* * *

L'esempio di Medcenter a Taranto dev'essere paradigmatico. E poi non bisogna dimenticare che ammodernare i porti, dar loro maxi-fondali e banchine adeguate, servirà a poco se alle spalle non ci sarà davvero una rete logistica basata anche sull'efficienza del trasporto ferroviario cargo. E' stato ricordato di recente che tra pochi anni i trafori del Brennero e del Frejus metteranno la zona più produttiva dell'Italia a portata dei porti del nord Europa con connessioni tre volte più rapide che con i porti nazionali: e anche se a Milano si dice che il porto naturale dev'essere Genova (con eventuale proiezione anche più a sud su La Spezia e Livorno per quanto riguarda il Tirreno) siamo, al momento, più che ai fatti alle buone intenzioni. E si sa che di buone intenzioni è lastricata la strada dell'inferno.

A.F.

Sulla riforma le commissioni fuori tema?

23 settembre 2015 |

ROMA - Se da una parte si continua a sostenere che la riforma dei porti è ormai a un passo dall'emanazione, dall'altro il confronto sembra più che aperto - anzi, apertissimo, per non dire conflittuale - tra il testo che è stato redatto dai "saggi" del governo e le commissioni parlamentari.

Della serie: quanto contano, e specialmente quanto saranno ascoltate, le commissioni? Se dobbiamo prendere come riferimento le "raccomandazioni" con cui la IX commissione Trasporti della Camera ha dato a suo tempo l'OK alla proposta del governo, non andremo lontano, perché una parte delle cosiddette raccomandazioni sembra andare in direzione diversa da quello che il governo sostiene. Qualche esempio?

"Con riferimento alla riforma della governance delle Autorità portuali - raccomanda la commissione - si individui un appropriato equilibrio tra le esigenze di razionalizzazione e di coordinamento e l'esigenza di conservare il forte raccordo dei porti con il territorio". Ma non dovrebbe essere tutto accentrato a Roma, tagliando fuori gli enti locali?

E poi, si raccomanda ancora più chiaramente. "Fermo restando l'indirizzo di rafforzare il coordinamento nazionale, è necessario, in fase di attuazione del Piano, un confronto ampio e costruttivo con le regioni e gli enti locali anche in ragione della competenza legislativa concorrente in materia di porti; in particolare, riguardo alle modalità con cui saranno definite le misure legislative di riorganizzazione delle Autorità portuali e di revisione della legge n. 84 del 1994, sia assicurato il coinvolgimento, da un lato, delle regioni e degli enti locali, come espressamente stabilisce il criterio di delega introdotto nel disegno di legge di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche, definitivamente approvato, dall'altro, delle Commissioni parlamentari competenti in materia di trasporti".

Si è messa anche una zeppa sulle nomine dei presidenti e dei segretari, tagliando le gambe a eventuali riconferme di quelli che hanno già fatto due mandati (Indipendentemente dal fatto che siano stati bravi o no). Raccomanda la commissione: "Si ritiene opportuno il mantenimento del limite dei due mandati per il presidente e per il direttore dell'Autorità portuale, comprensivi dei mandati già svolti, rispettivamente, come Presidente o come Segretario generale".

Qualcuno sostiene che le commissioni parlamentari esistono più che altro per far sfogare i portatori di interessi locali e localizzati, tanto poi il governo fa come vuole: specie in tempi di decisionismo renziano (o pseudo-decisionismo, come ironizzano i suoi critici). Sarà. Ma il tutto non deprime né per la chiarezza né tantomeno per presentarci un percorso facile e veloce in parlamento. Salvo errori (nostri, ovviamente) ed omissioni (della politica).

Antonio Fulvi

MSC nel TMT e la tempesta cinese

L'analisi a tutto campo della situazione mondiale dopo le svalutazioni dello yuan e i riflessi sullo shipping - Le nuove prospettive del terminal portuale triestino con Marinvest

TAIPEI - Dall'altra parte del pianeta, dove lavora ormai quasi quanto nella sua patria d'origine, Pierluigi Maneschi ha ovviamente una visione globale dei grandi problemi dello shipping mondiale, anche in relazione alle attuali tempeste monetarie innescate dal colosso Cina. Lo abbiamo raggiunto in partenza verso l'Italia chiedendogli una valutazione sui suddetti temi, con gli eventuali riflessi per l'Italia dove l'imprenditore è stato uno dei protagonisti (oggi assai amareggiato) dei tentativi di determinanti investimenti globalizzati su Taranto e Trieste.

Sui due porti Maneschi ha preferito non pronunciarsi. Comprensibile la sua amarezza, visto che entrambi i porti, dove a lungo ha investito e programmato, hanno condiviso la sorte di veder scappare alcuni dei maggiori terminalisti mondiali. Da Trieste è scappato in passato ECT di Rotterdam, successivamente nell'orbita di Hutchinson di Hong Kong. Da Taranto di recente se n'è andata con il conseguente sconquasso la stessa Hutchinson (ovvero il più grande operatore terminalista portuale del mondo) che in Mediterraneo e in Nord Europa continua ad operare con successo.

L'intervista è partita dalla notizia del recente ingresso di Marinvest - una importante società italiana della holding MSC con molteplici interessi portuali - nell'azionariato del TMT triestino.

Maneschi, l'operazione Marinvest è stata definita una sorpresa per Trieste. In realtà era partita da tempo.

"Confermo, avevamo sottoscritto un primo accordo già nel 2008 che metteva loro a disposizione il 45% del TMT. Il subentro della grande crisi internazionale con il relativo calo dei traffici ci persuase ad aspettare tempi migliori, con la clausola a garanzia di entrambi che ciascuna delle due parti poteva eventualmente recedere. Poi, ultimamente, l'avvio dei nuovi traffici con il servizio M2 ci ha convinti a riprendere in mano l'accordo e concretarlo, anche nella prospettiva di eventuali importanti investimenti sul terminal. Oggi le quote del TMT sono rispettivamente del 55% nostre e del 45% di Marinvest, con la clausola condivisa che potremmo eventualmente arrivare anche al 50% ciascuno".

La "tempesta perfetta" scatenata dalla Cina in ambito monetario si sta riflettendo anche sul trade mondiale. Ritieni che avrà conseguenze anche sullo shipping? E di che portata?

Come già avvenuto in America ed Europa, nel passato, la crescita esasperata dell'economia, genera speculazioni finanziarie che possono portare ad episodi come quello cinese. E' facile prevedere il riaspetto delle borse cinesi, perché il sistema di governo, così centralizzato, consente manovre correttive immediate, che proteggono le grandi corporazioni. In un modo o nell'altro tutta l'economia strategica cinese dipende dal potere centrale che dispone di enormi riserve monetarie. Probabilmente, dopo aver drenato gli interventi finanziari dei piccoli risparmiatori, che sono milioni di persone, tutto riprenderà, come prima.

All'inizio ci sarà meno denaro a disposizione, ma i cinesi sono molto operosi e presto torneranno a sorridere! I problemi dello shipping non dipendono solo dalla Cina: l'economia mondiale cresce meno delle capacità di trasporto delle navi, pertanto, i traffici non crescono e si crea squilibrio tra la domanda e l'offerta

E' stato sottolineato che l'agenzia cinese SAFE, che per conto della banca centrale si occupa degli investimenti all'estero, ha bloccato già da mesi i progetti di nuovi investimenti privati cinesi fuori dai confini. Possono esserci a suo parere conseguenze anche per i grandi progetti nel Mediterraneo?

Il governo cinese ha deciso di promuovere ulteriori investimenti esteri, in Cina. Se ciò non avviene, dovrà sostituire tali investimenti con quelli locali, sia pubblici che privati, ne consegue un rallentamento delle acquisizioni cinesi all'estero.

Si è parlato di recente anche di fusioni in vista tra importanti vettori della Cina in campo marittimo. Tutto questo può creare elementi di tensione in un mercato che oggi soffre di eccesso di offerta di stiva o rappresenta un'opportunità di razionalizzazione e di semplificazione anche per le altre grandi compagnie del far East, a cominciare da quelle di Taiwan?

Le fusioni nel settore marittimo rappresentano un fenomeno abbastanza ricorrente, ricordiamoci che le due compagnie sono controllate dal governo centrale, pertanto ci potrebbero essere motivi economici,

ovvero anche politici. Si tratta di due realtà molto importanti, che a mio parere, possono continuare sia separate che unite, l'eventuale fusione non cambierebbe il panorama marittimo mondiale, nell'intenzione di chi ha ipotizzato la fusione, ci potrebbero essere motivi di difficile interpretazione per noi occidentali.

Ultima domanda: si attende la riforma della legge 84/94 che a suo tempo lei ci definì come sostanzialmente buona.

"Quella legge fu in effetti una buona legge per i suoi tempi, ma male interpretata e peggio applicata da molte delle amministrazioni portuali. Mi auguro che il ministro Delrio riesca, anche con il supporto delle nuove normative, a modificare certe attitudini portuali nostrane che ostano ai grandi investimenti privati sul terminal. Sperare è sempre possibile, anche se qualche volta richiede un grande sforzo di volontà".

A. F.

Asia-Europe rates slump to lowest level since June

Carriers' failure to implement latest price push sees rates fall by more than 30%

Freight rates on the Asia-Europe trades have tumbled for their third successive week to levels approaching the all-time lows witnessed in June.

The latest Shanghai Containerised Freight Index shows that rates to north Europe from Asia fell by a further 31.4% to \$313 per teu, and to the Mediterranean by 30.1% to \$313 per teu.

When rates crashed to their historic lowest spot market price earlier this year, to \$205 per teu on Asia-north Europe routes and to \$274 per teu on Asia-Mediterranean services, analysts at Seaintel calculated that carriers were in effect paying to ship their customers' cargo, as once surcharges were removed, including bunker adjustment factors, rates had fallen below zero. In response, carriers moved to cut capacity on the trade but with peak season demand much lower than anticipated, sustained general rate increases have been hard to come by.

The most recent attempt came two weeks ago when lines including United Arab Shipping Co, CMA CGM, and Maersk pushed for GRIs ranging from \$500 to \$600 per teu. However, these efforts were firmly shunned by the market in what was their last opportunity to raise prices before the Chinese Golden Week at the start of October.

The weakness of the spot market in the second quarter was reflected in the financial figures of nearly all of the major carriers, with profits and revenues down markedly on last year.

Carriers had pinned their hopes on the peak season providing much needed respite from their freight rate woes on the Asia-Europe trade, but it seems that results for the third quarter could make for difficult reading for a number of lines.

For the final three months of the year, carriers have moved to reduced capacity further with all four of the major alliances announcing cuts in some shape or form. Whether this will enable them to sustain rates at a more respectable level in the months ahead remains unclear, but what is certain is that carriers will be under even greater pressure to address the supply-demand imbalance on the trade given the failures of months gone by.

This issue is also of major concern for carriers operating the transpacific trade. Despite a surge in imports to the US from Asia on the back of a rejuvenated American economy, overcapacity has hampered carriers' attempts to implement GRIs here as well.

Indeed, transpacific carriers also failed in their attempted price push last week.

On the Asia-US east coast trade freight rates slipped for a sixth successive week to \$2,318 per teu on the SCFI, representing a 4.5% decline over the previous week but also the lowest level since August 2009.

Meanwhile, rates on Asia-US west coast routes fell by a further 6.4% to \$1,291 per teu, its lowest price since July. The next round of GRIs from member lines of the Transpacific Stabilization Agreement is not due until October 14, and as such rates are expected to fall even further over the next few weeks.

This week's SCFI Comprehensive Index stood at 571.95 points, down 8.1%.