



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

9 OTTOBRE 2015

A Taranto riconsegnate aree TCT

TARANTO - 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, martedì scorso, 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 ivi ubicati.

Con questo ultimo atto l'Autorità Portuale è nelle condizioni - dice una nota ufficiale del commissario Sergio Prete - di poter avviare le procedure per l'individuazione di un nuovo operatore terminalista che potrà avere interesse ad insediarsi nel terminal contenitori.

Indiscrezioni su accorpamenti delle Autorità Portuali

FRANCESCO DE VITO / ANSA

Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, ha ribadito la prossima presentazione del decreto sulla riforma dei porti che riguarda il loro governo e avrebbe svelato il nuovo assetto delle Autorità durante una riunione con i deputati del PD.

Delrio ha annunciato lo scorso 30 settembre che il decreto sulle Autorità Portuali è pronto, durante l'inaugurazione del Salone Nautico di Genova e già oggi appaiono le anticipazioni sui suoi contenuti, tratte da un incontro svolto ieri dal ministro con i parlamentari del suo partito. Secondo indiscrezioni di stampa, Delrio avrebbe individuato **quattordici Autorità di Sistema Portuale**, ossia i nuovi enti che sostituiranno le attuali Autorità Portuali e che avranno anche competenze sulla logistica.

Riducendo il numero attuale delle Autorità Portuali, che sono 24, il Governo ha imposto alcuni **accorpamenti** che, secondo le indiscrezioni,

sarebbero otto: Genova-Savona, Livorno-Piombino, Napoli-Salerno, Cagliari-Olbia, Palermo-Trapani, Augusta-Messina-Catania, Bari-Taranto-Brindisi-Manfredonia, La Spezia-Carrara. Altri sei scali manterrebbero un'Autorità propria: Civitavecchia, Gioia Tauro, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. Ma questo schema non sarebbe ancora definitivo, perché le soluzioni per i porti pugliesi e per La Spezia e Carrara sarebbero ancora in fase di discussione.

Le nuove Autorità Sistema Portuale avranno un **sistema di governo più agile** dell'attuale e avranno responsabilità sui piani regolatori portuali, i piani operativi triennali, pianificazione delle infrastrutture e concessioni. Delrio ha anche annunciato nuovi provvedimenti sui dragaggi e sullo sportello unico doganale.

Quale futuro per la portualità meridionale?

Le risposte del Propeller Club in un convegno organizzato a Brindisi con la partecipazione di Ivano Russo, consigliere del Ministro Delrio

Brindisi - Fu il Premio Nobel per l'economia, l'indiano Amartya Sen, a chiedere nel 1998 che "non esiste penuria al mondo, il solo problema con cui dobbiamo confrontarci è quello della logistica".

A distanza di quasi due decenni, il nostro paese si ritrova mestamente a dover capire con quale meccanismo traslare la logistica nelle aree portuali, specie quelle meridionali. Se ne è discusso a Brindisi in un convegno, patrocinato dalla locale sezione del Propeller Club, dal titolo evocativo "Portualità meridionale e reti Ten-T, il ruolo delle Aree Logistiche Integrate". Particolarmente nutrito il

panel dei relatori, composto da Umberto Masucci, presidente nazionale del Propeller Club, dai Commissari delle Autorità portuali di Bari, Brindisi e Taranto e da Ivano Russo, Consigliere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Esiste una sorta di sinapsi tra quella che dovrebbe essere la portualità meridionale e lo scalo di Gioia Tauro, vecchio sogno di gloria di monsieur Angelo Ravano, ed è proprio Masucci a rievocarne la genesi: "l'hub di Gioia Tauro è nato da una intuizione di Ravano, interessato nei primi anni novanta alla realizzazione di

un grande scalo nel Mediterraneo per la movimentazione dei contenitori". La scelta di Ravano, condottiero anglo-elvetico di Contship-Italia, era *ab initio* ricaduta sul Malta Freeport di Marsaxlokk, nelle more del processo di privatizzazione. Tuttavia, durante un trasferimento in elicottero, la scoperta dello scalo calabrese convinse l'imprenditore a cambiar strategia: gli accordi di programma sottoscritti nel 1993 dal Governo Ciampi ed i rappresentanti di Contship portarono in dote oltre 285 miliardi di lire d'investimenti e la promessa di un radioso avvenire. "Ancora oggi - dichiara Masucci - non esiste un

efficiente collegamento su rotaia tra Gioia Tauro ed il porto di Napoli e questo la dice lunga sulle disfunzioni vissute dalla filiera logistica nell'Italia meridionale".

Perché si tratta di disfunzioni ostative, come peraltro sottolinea lo stesso Commissario Mariani che intravede nell'analisi del mercato dei traffici, nella sistematizzazione dei porti ("la speranza è che Apulian Ports possa già ragionare in tale ottica") e nella realizzazione

di interconnessioni infrastrutturali la panacea per il nostro sistema portuale-logistico. "Vedete, la nave cerca la merce e non la banchina e per quanto tutti i nostri scali possano scelleratamente compiere investimenti infrastrutturali sulla medesima categoria merceologica, bisogna guardare al mercato. Non esistono - prosegue Mariani - porti senza terra e se Rotterdam movimentava oltre 400 milioni di tonnellate di merci, Tanger Med e Istanbul volano verso i 3.5 milioni di TEUs, Pireo è stato scelto da Hewlett Packard quale centro di transito per l'Europa, è appunto perché esiste un mercato a sostegno di tali porti. È impensabile che il traffico merci movimentato nel porto di Barletta - siamo a quota 1 milione - possa essere trasferito dall'oggi al domani nel porto di Bari poiché quei 120 chilometri di distanza fanno la differenza".

Tutte queste criticità pare che il Governo le abbia recepite a menadito, ascoltando le parole di Ivano Russo, consigliere speciale del MIT. La linea politica perseguita, di cui il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica costituisce manifesto, è abbastanza chiara: "Si è scelto di approvare il piano *de quo* in Consiglio dei ministri proprio perché si voleva che il documento finale-atto d'indirizzo del Governo vincolasse indiscriminatamente tutte le parti concertanti come i dicasteri dell'Economia e dell'Ambiente". Il piano dovrebbe dare luogo ad un sistema non più multiforme nel quale tutti i singoli scali portuali possano fornire servizi al medesimo standard qualitativo: all'orizzonte si intravede l'obiettivo di

combattere la sovraccapacità dell'offerta portuale italiana. Gli accordi di programma quadro, veri e propri strumenti di programmazione operativa che consentono di dare immediato avvio agli investimenti previsti, dovranno tenere conto della programmazione comunitaria 2014-2020 per l'individuazione delle aree logistiche nazionali: si procederà successivamente al finanziamento delle opere mediante il ricorso a fondi strutturali previsti dai PON. Il Piano Nazionale, inoltre, prevede moltissime novità in tema di dragaggi, eco-bonus, concessioni demaniali, sdoganamento in mare (tutti i porti dovranno dotarsi di PCS interoperabili) ed è lo stesso Russo ad illustrarle. "La nuova disciplina dei dragaggi vedrà una maggiore organicità rispetto alla legislazione

vigente - vedere il Codice dell'Ambiente, D.lgs 152/2006 - e avremo non più 6 ma 4 categorie di classificazione dei sedimenti, a seconda della loro utilizzabilità. Si cercherà di tener conto non tanto al valore chimico del sedimento quanto di quello tossico". Nei porti classificati non SIN, le sabbie di dragaggio pulite (e certificate tali) potrebbero essere conferite semplicemente in alto mare, abbassando costi e tempi delle operazioni di adeguamento dei porti. Il Governo sta negoziando con l'Unione Europea una misura di derogazione dell'eco-bonus, l'incentivo agli autotrasportatori per l'utilizzo del traghetto come alternativa alla strada che, tra il 2007 ed il 2010, aveva portato al 22.3% di incremento dell'utilizzo delle autostrade del mare: tale misura venne sospesa a seguito di un'indagine dell'Antitrust europea che bloccò le erogazioni. In tema di concessioni demaniali, è oramai nota l'imminente definizione di un regolamento nazionale. Tra gli aspetti chiave bisogna menzionare: il procedimento di proroga o rinnovo per i terminalisti e poi gli indennizzi - in caso di mancata proroga o rinnovo - per gli investimenti in corso. Proprio su tal punto, Russo ha promesso decisive modifiche.

Stefano Carbonara

Autorità portuali, spunta l'ipotesi dei commissari straordinari

Genova - Gli enti di sistema logistico saranno quattordici. La soluzione consentirebbe al governo di gestire la prima fase della riforma. Si allontana la fusione Carrara-La Spezia.

Genova - **È tutto pronto. Se non fosse per quei «dettagli» come li chiama una fonte ministeriale, il decreto sulla governance dei porti potrebbe già essere realtà.** Anzi, lo staff di **Delrio** sta già pensando al dopo riforma portuale, quando il contenuto del decreto dovrà essere attuato. Il ragionamento del team che segue il dossier al ministero è dettato dalla necessità di attuare velocemente il nuovo assetto sul governo dei porti ed è riassunto così: «Il rischio è che ci ritroveremo a fare nomine di presidenti che passerebbero i primi 12 mesi del proprio incarico a cercare di capire dove sono e poi a crearsi il consenso necessario per la riconferma» spiega sinceramente una fonte ministeriale. **Ecco perchè il Mit sta pensando a far gestire a «commissari straordinari» di nomina**

ministeriale le prime fasi della riforma: «Magari ci vogliono solo sei mesi, magari qualcosa di più, ma almeno siamo sicuri che dopo il decreto, il primo pensiero sia di far funzionare la riforma, non di renderla un pantano».

Il decreto ormai è limato sotto molti aspetti, a cominciare dal numero dei porti. Sul documento che sarà portato da Renzi, le «Autorità di Sistema Logistico Portuale» sono 14, come anticipato dal Secolo XIX/The MediTelegraph, con un unico dubbio, perchè le resistenze di Carrara per non

passare sotto il governo di Spezia, stanno facendo breccia al Ministero. Dal Tirreno all'Adriatico, ecco i porti: Genova e Savona insieme, La Spezia, Livorno con Piombino e Carrara, Civitavecchia, Olbia e Cagliari accorpate, Napoli insieme con Salerno, Gioia Tauro, Sicilia Orientale e Sicilia Occidentale, un'unica Authority in Puglia, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. Le barricate di Ancona sarebbero dunque servite ad evitare la fusione con Ravenna. Gli unici accorpamenti di un certo rilievo rimangono dunque quello ligure tra Genova e Savona e Napoli con Salerno. Ma nel caso dei due porti liguri, il ministero per evitare di dover affrontare problemi con il territorio in questa fase delicata, si sarebbe reso disponibile con alcuni notabili savonesi, a valutare con interesse presidenti non genovesi. **Ecco perchè l'ipotesi di un manager "foresto" per il principale sistema portuale italiano ha un valore politico significativo.** Uno scambio in cui qualcuno deve perdere qualcosa, come è avvenuto in Puglia dove la sede dell'Authority unica alla fine sarà a Taranto. Il presidente del porto di Bari Mariani si sarebbe sacrificato pur di cogliere i vantaggi del sistema regionale.

Le Autorità di Sistema avranno tre compiti: dovranno redigere piani regolatori portuali, i piani operativi triennali e la pianificazione infrastrutturale, e dovranno gestire le concessioni portuali rilevanti. La direzione sarà composta da Presidente, delegati di Regione, Comuni sede di Autorità portuale, Città Metropolitana e il comitato portuale sparirà. I porti saranno diretti invece da direttori nominati dal presidente e resteranno in carica quanto il vertice dell'Authority. Non sono previste nuove assunzioni,

mentre nel documento si pone l'accento sulla pianificazione infrastrutturale. Ora si tratta di capire quando il decreto potrebbe essere presentato: il Mit vorrebbe già nel Cdm di martedì, altrimenti si dovrà aspettare la seconda metà di ottobre, quando sarà terminato l'iter del Def.

FERCARGO LANCIA L'ALLARME. DOPO I PORTI CHE IL GOVERNO GUARDI ALLE FERROVIE

Pochissime merci vanno in treno

Attualmente un container paga 800 euro per la tratta via mare Shanghai-Genova e altri 800 euro solo per raggiungere Padova via ferrovia dal capoluogo ligure. Servono convogli lunghi 750 metri

Il ministro delle infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, da mesi promette una «cura dell'acqua» e una «cura del ferro» per i trasporti italiani. Ma mentre il medico di origini emiliane sta avviando la prima terapia con la riforma dei porti al rush finale, la seconda cura rischia di finire su un binario morto.

La preoccupazione è emersa chiaramente all'edizione 2015 di Mercintreno, il tradizionale appuntamento convegnistico dal quale Giancarlo Laguzzi, presidente di FerCargo (l'associazione che raccoglie le imprese ferroviarie merci operanti in Italia non appartenenti al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane), ha lanciato un appello: «Con il piano della portualità il governo ha fatto un buon lavoro: ora sarebbe il caso di ripetersi per un piano della logistica, dedicato in particolare al trasporto ferroviario merci. Altrimenti il rischio è di continuare in un declino, lento ma inarrestabile».

Nel nostro Paese il cargo ferroviario ha perso complessivamente oltre il 40% del traffico rispetto a sette anni fa e la percentuale di merci trasportate per ferrovia è ormai scesa al 6% sul totale. Laguzzi ha riassunto le cifre della crisi dicendo: «Nel 2008 Trenitalia Cargo effettuava 60 milioni di treni-chilometro, nel 2014 poco meno di 30 milioni; un treno

su due, cioè, non viene più effettuato, con una perdita secca del 50%. Le imprese aderenti a FerCargo, che oggi rappresentano il 33% del mercato, hanno recuperato una parte di questo traffico, ma complessivamente l'arretramento è superiore al 25%».

Alla parole di Laguzzi hanno fatto eco quelle di Michele Elia, amministratore delegato del Gruppo Fsi, che ha detto: «Va definito un piano nazionale dei trasporti anche con l'Autorità dei Trasporti. La domanda per trasportare le merci in ferrovia non c'è e questo per molti motivi, non ultimo perché manca un'autentica politica dei trasporti nel nostro Paese orientata a favore del treno. In Paesi come la Svizzera o la Germania, il traffico merci su camion è fortemente penalizzato e spesso le ferrovie ricevono finanziamenti per ammodernare il loro parco

rotabile o per sviluppare il traffico intermodale. Le Fs in Italia hanno rinnovato quasi la metà del parco rotabili di Trenitalia o acquistato i nuovi treni Frecciarossa 1000 interamente in autofinanziamento, senza alcun supporto dallo Stato».

Anche secondo Paolo Uggè, vicepresidente di Confcommercio, bisogna agire con un'ottica di sistema e non procedere a riforme di un

singolo settore: «Da oltre vent'anni l'Italia non ha un piano generale dei trasporti e della logistica e la conseguenza è che si fanno solo scelte particolaristiche o settoriali, senza una visione complessiva delle esigenze del sistema».

Thomas Baumgartner, presidente di Anita (associazione confindustriale dell'autotrasporto), ha sottolineato da parte sua il drastico calo del trasporto intermodale passato dai 190.000 treni effettuati nel 2007 ai 78.000 del 2012, e ha aggiunto: «Il traffico intermodale si svolge ormai solo sulle relazioni internazionali e in particolare verso la Germania, mentre è praticamente scomparso sul resto del territorio nazionale».

Per rendere il trasporto merci su ferro più competitivo serve la possibilità di comporre treni lunghi 750 metri. Laguzzi in conclusione ha aggiunto

infatti: «Il cliente guarda al prezzo finale del trasporto e oggi la ferrovia presenta un deficit di competitività ancora difficile da colmare. Il trasporto di un container da 40 piedi costa 800 euro dal porto di Shanghai a quello di Genova ed esattamente altri 800 per andare per ferrovia da Genova a Padova. Per riuscire a ridurre i prezzi, sarebbe indispensabile aumentare la capacità dei convogli: un treno merci di 750 metri di lunghezza costa il 40% in meno di un analogo convoglio lungo solo 500 metri. Le linee ferroviarie attuali non consentono la formazione di treni così lunghi ma, nonostante Rfi abbia annunciato un piano che prevede una serie di interventi su questo, un programma che preveda tempi certi di realizzazione, i relativi stanziamenti e anche una definizione delle priorità ancora non c'è». (riproduzione riservata)

I ministri dei Trasporti dell'UE hanno approvato il pilastro politico del quarto pacchetto ferroviario

CER esorta a far sì che il pilastro tecnico entri in vigore nel più breve tempo possibile

inforMARE - Ieri i ministri dei Trasporti dell'Unione Europea hanno approvato all'unanimità il "pilastro politico" (o "mercato") del cosiddetto quarto pacchetto ferroviario, pilastro che è relativo alla governance dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria e alla graduale apertura del mercato ferroviario.

I ministri hanno stabilito tra l'altro la possibilità per le autorità competenti di continuare ad assegnare direttamente i contratti di servizio pubblico, ovvero senza indire una gara, a patto che siano conseguiti obiettivi e performance definiti nel contratto.

CER (Community of European Railway and infrastructure companies), l'associazione che rappresenta le aziende ferroviarie europee, ha accolto con favore l'approccio generale adottato dai ministri UE e ha sottolineato che è ora necessario attivare rapidamente i negoziati del trilatero della Commissione e del Consiglio con il Parlamento europeo e anche far sì che il pilastro "tecnico" del quarto pacchetto ferroviario entri in vigore nel più breve tempo possibile.

Per il ministro italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, l'approvazione del Consiglio europeo rappresenta «un passo avanti enorme». «Si mette al centro - ha sottolineato - la qualità e la quantità dei servizi ferroviari e quindi la maggiore fruibilità ed il maggiore diritto alla mobilità dei cittadini europei con uno spazio unico ferroviario europeo, quando sarà completato il lavoro di dialogo col Parlamento». «Da sottolineare - ha aggiunto Delrio - il tema della possibilità per i diversi operatori di usare le infrastrutture e l'indipendenza di chi gestisce l'infrastruttura». «C'è - ha rilevato inoltre il ministro italiano - uno stimolo alle gare anche per il trasporto pubblico locale. Tutte direzioni che l'Italia sta già prendendo con decisione». (44)

Porti: Genova verso record, container aumentati del 5,5%

Rispetto al 2014, da inizio anno oltre 1,5 mln di teu

(ANSA) - GENOVA, 2 OTT - I container continuano a trainare il porto di Genova che ha chiuso il mese di agosto con un aumento del 5,5% rispetto al 2014, considerato l'anno del record. Il traffico totale per la movimentazione di container nel porto di Genova ha, infatti, superato il milione e mezzo dall'inizio dell'anno, 1.507.245 teu con un incremento nel progressivo del 5,5% rispetto allo stesso periodo del 2014.

Per quanto riguarda i dati di Agosto la crescita è stata dell'1,4% rispetto allo scorso anno e il mese ha chiuso con 165.711 teu. Dati positivi anche per gli altri comparti merceologici con un aumento dell'1,7% complessive 34.519.003 tonnellate trattate, il +1,7% rispetto ai primi 8 mesi dell'anno precedente. (ANSA).

Porti: Serracchiani, lo Stato di New York è interessato a Trieste

Come riferimento logistico per scambi con Centro-Est Europa

(ANSA) - NEW YORK, 7 OTT - Il porto di Trieste come possibile punto di riferimento logistico per gli scambi commerciali tra lo Stato di New York e i Paesi del Centro-Est Europa. Ne hanno parlato a New York la delegazione del Friuli Venezia Giulia guidata dalla presidente della Regione, Debora Serracchiani, impegnata in una visita economico istituzionale, e alti rappresentanti dell'Empire State Development, l'Agenzia governativa che si occupa dell'internazionalizzazione delle imprese dello Stato di New York. Trieste, come indicato dagli stessi americani, potrebbe essere un'ottima sede per le imprese logistiche statunitensi ed 'entry point' del sistema Usa in Europa centrale. Agli interlocutori statunitensi sono state rappresentate le potenzialità dello scalo giuliano, con particolare riferimento ai benefici legati al punto franco e ai possibili investimenti in porto vecchio. I responsabili dell'Agenzia hanno manifestato l'intenzione a programmare, in tempi brevi, una visita a Trieste e in Friuli Venezia Giulia, per toccare con mano le possibilità di avviare una stretta collaborazione. In questo senso si sono impegnati a coinvolgere l'Autorità portuale di New York. Nel corso del colloquio sono state affrontate anche le opportunità di collaborazioni con il sistema della ricerca, delle Università e del trasferimento tecnologico del Friuli Venezia Giulia. Un sistema ancora poco conosciuto negli Usa e che grazie a questa visita ha ottenuto una visibilità mai raggiunta, tanto che nella prossima primavera si terrà in regione un forum economico per incentivare gli investimenti americani in Friuli Venezia Giulia e consolidare le collaborazioni scientifiche in atto e promuovere nuove partnership. A questo appuntamento parteciperanno rappresentanti dell'Amministrazione Usa. (ANSA).

Hong Kong's Hutchison hands over terminal assets to Taranto Port Authority

THE Italian government and the Taranto Port Authority have formally ended their relationship with Hong Kong's Hutchison Port Holdings with the transfer of harbour facilities on the heel of the Italian boot to the state agency.

"In compliance with the agreement signed on September 11, which provides the settlement of the relationship with TCT SpA in liquidation and the Taranto Port Authority, has formally returned to the port authority areas of the container terminal of the port of Taranto as well as relevant facilities," said the port authority statement.

"With the fulfilment of this action, the port authority is now able to start procedures to select a new terminal operator, which could have an interest in running the terminal," it said.

Hutchison withdrew earlier this year after container volumes fell from 892,000 TEU in 2006 to 148,500 TEU in 2014.