



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

07 FEBBRAIO 2014

Più poteri per il porto

TARANTO - Nei giorni scorsi si è tenuto un incontro tra i sindacati e il presidente dell'Autorità Portuale di Taranto finalizzato a valutare lo stato di avanzamento delle procedure connesse alla realizzazione delle opere infrastrutturali al Porto di Taranto. «Importanti gli esiti riscontrati - si legge in una nota dei sindacati - nella duplice ottica dello sviluppo calibrato sulle ricadute occupazionali. Si è valutata l'incidenza "parziale" che la figura del Commissario Straordinario riveste nell'ambito delle procedure allo stesso affidate. Più specificamente è emerso come l'ampliamento dei poteri e delle prerogative a tutte le opere e agli interventi infrastrutturali necessari per l'ampliamento del Porto di Taranto consentirebbe una semplificazione e, nel contempo, un'accelerazione delle imponenti procedure amministrative previste. Si tratterebbe, in definitiva, di omologare tale figura a quella analoga del Commissario Straordinario per l'Ilva.

Porti sud e potenzialità per lo shipping

Dall'analisi di Massimo Deandreis su "Il Sole-24 Ore" riportiamo alcune considerazioni sul valore dell'export navale del Sud Italia.

GIOIA TAURO - L'export ha due direttrici: il Nord America e il Mediterraneo dove l'interscambio commerciale del Mezzogiorno è quasi il doppio - in percentuale - di quello italiano. Due direttrici cruciali in futuro: con gli Usa è in corso il negoziato europeo per la zona di libero scambio che - quanto vedrà la luce - rivoluzionerà gli equilibri commerciali mondiali. Vi sono settori produttivi su cui si potranno concentrare i benefici tra cui l'agroalimentare nel

quale il meridione eccelle. Nel Sud Mediterraneo l'instabilità politica derivante dalle primavere arabe non ha fermato questi paesi che, anche sulla spinta dello sviluppo del continente africano, hanno solidi tassi di crescita. Per cogliere queste opportunità, occorre indirizzare le poche risorse pubbliche disponibili su ciò che aiuta le imprese.

Se pensiamo che 1/3 del nostro interscambio verso il mondo parte via mare, valore che sale a 2/3 per il commercio da e verso il Mediterraneo, capiamo che uno dei settori chiave è quello della logistica e portualità. Nel Logistic performance index della World Bank l'Italia è al 24° posto, ben dietro Spagna, Francia, Olanda e Germania. I tempi di importazione o esportazione di un container di merci in un porto italiano "costa" tra i sei e gli otto giorni in più della media europea come somma dei tempi burocratici e delle inefficienze logistiche.

Questa situazione è fotografata dal mutamento delle quote di mercato dei porti del Mediterraneo di transhipment: nel 2005 il porto di Tangeri in Marocco aveva una quota di mercato nulla. Nel 2012 - con il nuovo terminal - ha superato l'8%. Port Sudan in Egitto è passato dal 10% nel 2005 al 15% nel 2012. Mediamente i porti hub della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18 al 27% a discapito di alcuni porti del Nord del Mediterraneo e di quasi tutti i porti italiani e del Mezzogiorno che hanno avuto significative contrazioni.

L'elenco delle occasioni perse

è lungo. Litigiosità e mancanza di visione a livello locale e assenza di regia nazionale sono tra le cause di opere incompiute e soprattutto di una scarsa connessione con l'intermodalità ferroviaria (pensiamo a Gioia Tauro).

Il Mezzogiorno ha potenzialità - conclude Deandreis - ma va considerato come un'area collocata al centro del Mediterraneo dove transita il 19% del traffico marittimo mondiale.

SECONDO IL VICEPRESIDENTE DEL COMITATO DELLE REGIONI MARITTIME DEL 'UE

“Riforma nascosta” della 84/94 nella nuova Legge di stabilità

Cosimi, secondo voci candidato all’Autorità portuale di Livorno dopo Gallanti, interviene sulla modifica dell’art. 17

LIVORNO - “La riforma portuale all’italiana? Potrei dire che l’ha già fatta la legge di stabilità di Letta, con un semplice codicillo che modifica l’articolo 17 della 84/94. E pochi se ne sono accorti”.

Un giudizio netto e sotto molti aspetti *tranchanti* che viene da Alessandro Cosimi, sindaco di Livorno in scadenza: ma per l’occasione nella sua veste di vicepresidente del comitato delle Regioni marittime a Bruxelles, oltre che relatore - sempre al parlamento europeo - degli indirizzi delle periferie marittime per la portualità.

Per Cosimi, l’elemento più significativo della “riforma nascosta” del governo Letta è quel semplice articolo 108 della legge di stabilità che alla fine mette gli art. 16 in concorrenza con gli art. 17 sull’erogazione del lavoro temporaneo sulle banchine. Una modifica sotto certi aspetti surrettizia, perché introdotta in un contesto, quello della Legge di Stabilità, che c’entra poco con le problematiche portuali. C’è di più: le Autorità portuali possono mettere ulteriori tasse sulle merci (15-bis) a sostegno dei gruppi portuali in difficoltà.

Sulla nostra edizione del 22 gennaio, con un titolone a 3 colonne

Studio, Schiffini Cucine, Moreno Ferrari Studio, Marco Condotti Studio, Fondazione Zegna, Mostra del Cinema Biennale di Venezia, Teatro Civico La Spezia, Teatro Stabile di Genova, Compagnia del Collettivo di Parma.

La mostra sarà visitabile tutti i giorni, escluso il lunedì, dalle ore 15 alle ore 19. Il sabato e la domenica anche la mattina dalle 10 alle 13.

Di seguito alcune delle iniziative a cura dell’Autorità Portuale che si terranno al Villaggio nei prossimi mesi: Villaggio del Porto libri: presentazione di “Landing at La Spezia”; “Difesa di una Piazzaforte Marittima. Volume II”; “Festa della Marineria 2013. Photographic Book”; “Muscoli, storie e ricette di cozze nostre e mitili ignoti” di Salvatore Marchese; “Sulla Rotta dell’Oro” di Giovanni Soldini. Villaggio del Porto mostre: “Duecento anni di timonerie navali”; “A passi di piombo” Reportage sui palombari dell’Arsenale Militare di Francesco e Roberta Rastrelli. Villaggio del Porto cinema: “Cinedocks”. Villaggio del Porto musica: “Molo Italia Social Club”. Villaggio del porto food: “Muscoli, acciughe e degustazioni”. Villaggio del Porto bambini: Porto Lab; “Le Avventure di un grande Contenitore”.

Il presidente di Genova lascia la vicepresidenza: "Troppi localismi, me ne vado"

Assoportri si spacca su Merlo

Il decreto di Lupi avrebbe una spinta riformistica mentre una parte dell'associazione vorrebbe mantenere le 24 authorities. Così Merlo lascia. La resa di un'associazione impotente

Genova. (Paolo Bosso). Una riforma portuale allo studio del Parlamento che va in una direzione riformista, dall'altro una parte di Assoportri che vorrebbe mantenere le 24 autorità portuali senza accorpate nei distretti logistici. Merlo non ci sta e lascia così l'associazione dimettendosi da vicepresidente. Il presidente dell'Autorità portuale di Genova lo annuncia sulle pagine del *Il Secolo XIX*. La rinuncia alla carica sembra inesorabile, manca soltanto l'ufficializzazione dell'associazione, «ne parlerò per correttezza con il presidente Monti (Pasqualino ndr)» ha detto Merlo. «Se non si hanno volontà o forza di ridurre le autorità portuali occorre almeno la capacità di differenziarle. Il governo ha fatto il piano nazionale degli aeroporti, nessuno ha gridato allo scandalo». Ancora: «Con quasi un terzo delle Autorità portuali commissa-

riate e una situazione così precaria, dovremmo prendere atto tutti che una stagione è finita». Per Merlo vince il localismo di una pseudo riforma, ma le sue dimissioni manifestano anche la difficoltà di un'associazione nel farsi interlocutore compatto e influente sul governo. Assoportri dovrebbe convincere il Parlamento che i porti non finiscono con le banchine, e che l'economia reale di un paese sono anche i container che trasporta. «I porti di destinazione finale del Tirreno e dell'Adriatico devono poter sovrintendere ad un territorio che va ben oltre i confini demaniali» afferma Merlo. A detta dell'ormai ex vicepresidente Assoportri, e secondo tutto il cluster marittimo italiano, il decreto allo studio del ministro dei Trasporti Maurizio Lupi non è una riforma, e il fatto che sia soltanto un decreto già parla da sé.

SPECIAL FOCUS LOGISTICA

IMPRESSIVE NUMBERS. THERE ARE 2,600 EXHIBITORS THIS YEAR, NEARLY HALF OF WHICH COMING FROM THE MED

Production and logistics, Italy on stage in Berlin

Fruit Logistica warms up with Italy one of the most represented countries

More than 2,600 exhibitors will be at Fruit Logistica, the event which will take place at the Berlin Messe convention centre from February 5th to 7th, all in fresh produce sector, technology and logistics or other services linked to the supply chain. The fair has exceeded last year's figures in the number of exhibitors, at least based on those who have booked so far, so there is a good chance that they will surpass the records from 2013: 58,000 visitors, of which 48,000 foreign, originating in 130 different countries.

In the exhibition area, which is over 100,000 square meters, more than 85 different countries are represented. Companies and associations from the Mediterranean are coming from different countries and number about 1,280. And here are some more figures that will make it easier to understand what the exposition will be like, based on last year's exhibitor statistics.

The majority of the exhibitors were producers and importers/exporters (respectively they made up 28.6% and 26.5% of the total). Wholesalers made up about 10%, and the transportation and goods handling sector made up 5.8%. About 74% of the visitors had an executive role in the companies

to which they belong, while 86% had at least a decision-making role. According to the statistics, the largest number of visitors were interested in fresh fruit (49.6%), and fresh vegetables (37.6%), followed by packaging (22.1%), but storage, transportation and logistics were not forgotten. These three sectors received 20.1% of the interest at Fruit Logistica in 2013. 6.7% of the visitors were interested in institutional and governmental issues. The visitors' level of positivity to the show was an impressive 94%; furthermore, 90% stated their intention to return to this year's event. In terms of the exhibitors' objectives, about 80% stated that they had come to Fruit Logistica to meet new clients, and according to the study, almost all of them succeeded at that task. 90% of them described their participation in the fair as a success, and about 91.8% consider Berlin to be the right place to introduce new products—moreover, 37.4% of participants came for this very reason. Between the

Italian companies, Fruit Logistica will see the presence of, among others, Clerici Logistics, which is business card is one century experience in logistics, shipping and trading activities; the Trieste-Ferretti Intermodal Terminal, for

over 20 years the most important border crossing cargo station of Central Southern Europe, located at the Italian-Slovene border town going by the same name. Talking about Trieste, it's necessary to men-

tion Samer Co. Shipping, established in 1919 as an outpost of the British sea transport giant Ewl, with the name of Ellerman & Wilson Lines Agency Company Limited, since 1964 under the guidance

and direction of Capt. Dario Samer, and Terminal Frutta Trieste, a facility operative since 1986.

Then F.lli Orsero, the Italian brand for extra premium quality fruit, launched in 2012 by Gf Group, that operates in the import and distribution of fruit and vegetable sector through an extensive network of companies based in Italy, France, Spain, Portugal and Greece. Yet, Fresco Ship's Agency & Forwarding, that provided customs clearance and shipping agency services since 1977, and the Reefer Terminal, located at Porto Vado near Savona (Italy), the main Mediterranean fruit trade hub, with an annual potential of 600,000 pallets of fresh fruit and vegetables and 420,000 teus.

Other Italian companies: Frigomar, that offers an all-inclusive service of port terminal, warehousing, VAT/customs depot; or Interfrigo Transport Company, born in 2002 from the will of creating a company which would be able to satisfy its clients in all their requirements, granting the continuity and the flexibility.

In Berlin there is also a leader in the forwarding market as JAS, with its global network of offices, able to deliver competitive advantage through its transportation and

logistics services and the biggest Italian shipowner, Grimaldi Group, that among the other things offers maritime services for the refrigerated industry: in fact, in the last few years the Group has been

pioneer in building a wide network of maritime connections, the named Motorways of the Sea, offering regular services between Italy (including Sicily and Sardinia), Spain, Greece, Tunisia, Malta, Morocco and Libya.

Italy will be also represented in Berlin by important institutions, as Port Authorities and ICE (Italian Trade Promotion Agency) the government organization which promotes the internationalisation of the Italian companies, in line with the strategies of the Ministry for Economic Development.

Last but not least, important brands as Melinda, officially established in 1989, recognised as a Growers' Organization of the European Community, which handles and trades one of the highest quality apple productions in Trentino under its own label; Orogel with its controlled company Orogel Fresco, the only Italian company operating across the entire agri-food sector with an overall turnover in excess of 300 million euros; and the food company Valfrutta.



L'ANALISI CINA, I MEGA-PORTI PERDONO COLPI

Pechino - Lo sviluppo economico della Cina, nell'ultimo periodo, ha contribuito alla crescita dei principali scali marittimi del Paese che dal nel giro di poco più di dieci anni sono passati da 27,5 milioni di teu a 125,5 milioni di teu movimentati ogni dodici mesi. Ma secondo un recente studio della britannica **Clarksons**, i primi tre centri marittimi del colosso asiatico, **Shanghai, Hong Kong e Shenzhen**, stanno rallentando sempre di più la loro crescita a causa dell'ascesa di altri scali nazionali. Al momento infatti, in Cina, ci sono ben 23 porti che movimentano più di un milione di contenitori all'anno con Shanghai che rimane comunque in testa alla classifica.

Hong Kong, ad esempio, ha visto cadere i propri volumi del 5,3 % nel 2012 a causa soprattutto della forte concorrenza dei porti vicini posizionati nel delta del fiume Pearl, complice un decentramento della produzione economica verso le province interne. Scali come Ningbo, Qingdao, Tianjin, Xiamen, Guangzhou, Dalian, Yingkou e Lianyungang, considerati di seconda fascia, hanno registrato una crescita più rapida negli ultimi tempi, con una portata annua in espansione in media del 14,7% nel periodo che va dal 2007 al 2012. Nel 2013, come mai era accaduto prima, il traffico contenitori complessivo dei primi tre porti cinesi, sarà inferiore a quello totale di tutti gli altri centri marittimi di Pechino, e la tendenza, secondo l'istituto inglese, è destinata a proseguire anche nei prossimi anni.

Nei primi sei mesi del 2013 il traffico container movimentato dai porti cinesi è stato pari a 91,5 milioni di teu, di cui 81,5 milioni movimentati dai porti marittimi e 10 milioni movimentati dai porti fluviali. Tra i principali centri per volume di traffico compaiono Shanghai (16,3 milioni di teu) e Shenzhen (11 milioni di teu). Nei primi nove mesi di quest'anno invece i porti marittimi cinesi hanno mosso un totale di 5,46 miliardi di tonnellate di merci.

Tra i più importanti scali per numero di scambi compaiono Ningbo-Zhoushan, Tianjin, Qingdao, Guangzhou, Tangshan e Dalian. Il solo volume containerizzato, nei primi nove mesi del 2013, è stato pari a 140,9 milioni di container teu, con una crescita del 7,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. **I porti marittimi hanno totalizzato 125,7 milioni di teu, quelli fluviali 15,2 milioni. Tra i primi scali compaiono Shanghai con più di 25 milioni di teu e Shenzhen che ha superato i 17 milioni. L'anno scorso sei porti cinesi sono finiti nelle prime dieci posizioni della graduatoria 2012 degli scali container mondiali. Shanghai ha confermato la propria leadership internazionale con oltre 32,5 milioni di teu.**

Dopo Singapore e Hong Kong, che occupano rispettivamente la seconda e terza posizione, il porto di Shenzhen si è assestato al quarto posto con un totale di 22,9 milioni di teu. Alle spalle dello scalo sudcoreano di Busan sono finiti altri tre porti cinesi: Ningbo-Zhoushan, Guangzhou e Qingdao. Dubai è stato inserito in nona posizione mentre Tianjin si è aggiudicato la decima piazza.

Matteo Dell'Antico



IL RAPPORTO DI DREWRY SULL'OVERCAPACITY

Le mega-navi non si possono fermare

«La capacità non utilizzata è rimasta stabile nel corso del 2013»

Fra i problemi posti dalle mega-navi c'è anche quello di essere troppo costose per essere tenute ferme. La constatazione emerge da un'analisi di Drewry Shipping Consultant sull'andamento della capacità di stiva lasciata a riposo dalle compagnie porta-container. Nonostante che nel 2013 i noli si siano mantenuti deboli, questa capacità inutilizzata non ha avuto l'impennata che ci si sarebbe potuti aspettare. In particolare, non vengono fermate le navi di capacità superiore a 8 000 teu.

Le strategie degli armatori stanno cambiando e negli ultimi mesi, per rispondere alla sovracapacità di stiva, si è preferito cancellare alcune toccate piuttosto che eliminare completamente i servizi. Lo scorso ottobre, ad esempio, l'alleanza g6, che riunisce le compagnie Api, Hapag Lloyd, Hyundai, Mitsui, Nyk e Oocl, aveva cancellato otto viaggi fra Asia e Europa settentrionale che erano stati già programmati fra ottobre e questo febbraio 2014. Anche Cma-Cgm, negli stessi giorni, aveva cancellato quattro viaggi fra ottobre e dicembre 2013 del suo servizio Mex3 fra Xiamen, in Cina, e il porto di Genova.

Il motivo di questo cambiamento, secondo Drewry, è che i noli pur essendo bassi, non sono ancora scesi al punto da rendere conveniente fermare le navi. E così a metà di gennaio 2014 erano 175 le navi e 516 mila teu la capacità inutilizzate, ossia il 3% della flotta in circolazione. A dicembre 2012 erano 290 navi e 800 mila teu. A settembre dello scorso anno l'ammontare era sceso a 152 navi

e 239 mila teu, per poi risalire leggermente a 165 navi e 471 mila teu nel dicembre scorso. «L'attività di messa a riposo di navi - spiega Drewry - è stata abbastanza statica nel corso del 2013», nonostante che, a fronte di un continuo aumento della flotta, non ci sia stato un aumento considerevole della domanda di stiva.

Le navi che dovrebbero essere fermate, stando alle condizioni di mercato, sono quelle utilizzate fra Europa e Asia. Ma proprio su queste rotte vengono utilizzate le mega-portacontainer da oltre 10.500 teu. Nel 2012, con il calo di traffico della stagione autunno-inverno, erano stati cancellati tre servizi completi fra Europa e Asia, mentre nel 2013 non ne è stato cancellato nessuno. Le cancellazioni si sono registrate piuttosto sulla rotta transpacificca, dove vengono utilizzate navi più piccole. Per contro continuano e talvolta aumentano le cancellazioni di singoli viaggi. Fra Asia e Europa settentrionale ne erano stati cancellati 27 nel 2012 e ne sono stati cancellati 37 nel 2013. Fra Asia e Mediterraneo il rapporto è rimasto stabile (34 cancellazioni nel 2012 e 35 nel 2013).

A tenere il mercato sulla corda è anche la prospettiva che porta l'alleanza P3 fra Maersk, Cma-Cgm e Msc. La palla in questo momento è in mano alle autorità di controllo di Stati Uniti, Cina e Unione europea. La Cina ha cominciato a valutare la questione, ma i tempi previsti perché arrivi una risposta potrebbero essere lunghi. Si parla di fine giugno, quando le tre compagnie contavano di cominciare prima i loro nuovi servizi

congiunti. Ciononostante, nessuna fra le altre compagnie si starebbe muovendo per ridurre la flotta attiva. Cancellare servizi in questo momento, nota Drewry, potrebbe si-

gnificare perdere quote di mercato a vantaggio delle altre compagnie.

Questa politica di guerra dei prezzi, secondo un recente studio della società Dynamar, avrebbe già

portato le compagnie a perdere, nel periodo 2008-2012, 16 euro a container, pari a 1,3 miliardi di dollari.

Alberto Ghiera

Trieste primo scalo petrolifero nazionale

La posizione dell'Authority sull'Accordo di programma

Trieste - Il porto triestino anche quest'anno si è confermato il primo scalo petrolifero del Mediterraneo. Marina Monassi, presidente dell'Autorità portuale, e Ulrike Andres presidente del gruppo TAL, il consorzio transfrontaliero che gestisce il più importante oleodotto europeo di cui fa parte la SIOT (Società Italiana Oleodotto Transalpino) di cui la Andres è amministratore delegato hanno avuto una importante riunione nel corso della quale è stato evidenziato come lo scorso anno la SIOT abbia stabilito il proprio record storico nel movimento del petrolio greggio. Infatti al Terminal marino di Trieste dell'azienda sono state scaricate 41,3 milioni di tonnellate di grezzo da 502 navi, attività che sopravanza sensibilmente quella realizzata nel 2012 che ha registrato lo scarico di 35,0 milioni di tonnellate da 409 navi. Dal 13 aprile 1967, data del primo scarico di petrolio nell'approdo, ad oggi sono attraccate al Terminal 17.461 petroliere per un totale di 1.288.710.530 tonnellate di greggio. Monassi e Andres hanno sottolineato come questa scelta importante sia stata resa possibile dalla competitività e dall'affidabilità del Gruppo TAL ma anche grazie all'efficienza dello scalo triestino e dal suo regime di punto franco che consente agli operatori di godere di importanti benefici, come ad esempio il pagamento dei diritti doganali dilazionato a sei mesi ad un tasso d'interesse ridotto.

«Questa crescita - ha rilevato la Andres - è il risultato di un'intensa collaborazione e di un'azione sinergica con l'Autorità Portuale di Trieste che ha portato all'acquisizione di volumi significativi di traffico, rafforzando il vantaggio competitivo del porto di Trieste». «Operare nel rispetto dell'ambiente e con l'attenzione per la sicurezza - ha aggiunto - rappresenta da sempre una priorità assoluta per la nostra azienda che investe continuamente nell'innovazione, nelle tecnologie più avanzate e nel miglioramento degli impianti al fine di garantire massimi livelli tecnologici. Le dotazioni antinquinamento del Terminal Marino sono all'avanguardia nei sistemi di sicurezza in ambito portuale». A sua volta Marina Monassi ha rimarcato come la crescita dei principali volumi di

traffico movimentati nel 2013 dal porto sia «il risultato di una politica manageriale di gestione dello scalo in stretto contatto con le esigenze degli operatori. Proprio per tale ragione stiamo lavorando su opere di adeguamento e miglioramento dei terminali per consentire ulteriori performance positive. Anche sul fronte crociere siamo vicini al terminal e a Costa Crociere predisponendo le basi per l'intervento di potenziamento della banchina per l'attracco di navi da oltre 2.000 passeggeri».

Relativamente all'Accordo di Programma sulla crisi industriale complessa di Trieste il comitato portuale ha dato mandato al presidente dell'Authority Marina Monassi, di approfondire anche con i ministeri firmatari dell'Accordo i seguenti punti: 1) l'aspetto della competenza dell'Autorità portuale nella quantificazione e riscossione dei canoni demaniali marittimi, nonché sugli ulteriori aspetti del procedimento concessorio; 2) l'aspetto della responsabilità dell'inquinamento; 3) la questione relativa all'esclusione dall'Accordo della rimozione dei cumuli denominati "1", localizzati sul promontorio nord dell'area demaniale della Ferriera di Servola; 4) l'aspetto, a completamento delle problematiche ambientali, degli

oneri di bonifica dei sedimenti marini antistanti la banchina dello stabilimento di Servola, come de-

terminati dalle conferenze di servizi del ministero dell'ambiente di dicembre 2012 e di aprile 2013