



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

12 MARZO 2014

Merce pericolosa e con marchi contraffatti: scattano due distinte operazioni

Archi con frecce e fucili subacquei sequestrati al porto dai doganieri

● Un sequestro dietro l'altro al porto di Taranto, a rivelare quanto il porto di sia divenuto snodo del traffico di merci non sempre lecite.

In azione in due sequestri gli uomini dell'Ufficio Dogane che hanno agito senza l'ausilio della Guardia di Finanza.

Nel primo sequestro si è trattato di dodicimila archi con frecce, di fabbricazione cinese, non conformi alle norme sulla sicurezza dei prodotti, posti sotto sequestro da personale dell'Ufficio delle Dogane del porto.

La perizia, richiesta all'Istituto Superiore di Sanità (Iss) nell'ambito della Convenzione Giocattolo Sicuro 2013-2014, ha permesso di accertare la presenza nel prodotto di composti chimici in quantità superiore ai limiti consentiti dalla normativa vigente. Il ministero dello Sviluppo Economico, informato, ha così emesso un provvedimento di divieto di circolazione del giocattolo sul territorio nazionale.

Ma non finisce qui perché circa 2.250 fucili a molla per la pesca subacquea sono stati sequestrati da funzionari dell'

Ufficio delle Dogane di Taranto, sempre nell'ambito di un'attività finalizzata al contrasto dei traffici illeciti.

Il controllo della merce, di origine e provenienza turca, ha consentito di accertare che sulle confezioni e sui singoli pezzi è stampato un marchio italiano regolarmente registrato all'Ufficio "Brevetti e Marchi", che, però non era accompagnato dalle previste indicazioni di origine.

L'Ufficio delle Dogane di Taranto ha inoltre informato la locale Camera di Commer-

cio per gli adempimenti previsti dalla legge.

Intanto le Dogane di Taranto, su autorizzazione dell'autorità giudiziaria, hanno devoluto in beneficenza 14.376 paia di calzature per donna, sequestrate durante una operazione della scorsa settimana.

La merce è stata consegnata a don Lucio Ciardo, presidente del Banco delle opere di carità di Alessano (Lecce). «Le scarpe, confiscate per violazione della normativa doganale, saranno consegnate a cura dell'ente benefico - è detto in una nota - alla popolazione bisognosa in varie zone del territorio italiano».

DOGANE *Calzature in beneficenza*

Giocattoli cinesi e scarpe da donna sequestrati al porto

□ Scarpe, giocattoli e fucili da sub sono stati sequestrati al porto dall'Ufficio delle Dogane di Taranto. Ben 14.376 paia di calzature per donna sono state, confiscate per violazione delle norme doganali, sono state donate in beneficenza e consegnate a don Lucio Ciardo, presidente del Banco delle Opere di Carità di Alessano (provincia di Lecce).

Nell'ambito dell'attività di repressione dei traffici illeciti, sono finiti sotto chiave anche 12.000 archi con frecce, di fabbricazione cinese, risultati non conformi alle norme

sulla sicurezza dei prodotti. La perizia, richiesta all'Istituto Superiore di Sanità da parte dell'Ufficio Doganale, nell'ambito della Convenzione Giocattolo Sicuro 2013-2014, ha permesso di accertare la presenza nel

prodotto di composti chimici in quantità superiore ai limiti consentiti dalla normativa vigente. Il Ministero dello Sviluppo Economico, tempestivamente informato, ha emesso un provvedimento di divieto di circolazione del giocattolo sul territorio nazionale.

I doganieri hanno sequestrato anche 2.250 fucili a molla per la pesca subacquea.

Il controllo effettuato sul carico di merce, questa volta di origine e provenienza turca, ha consentito di accertare che sulle confezioni e sui singoli pezzi era stato stampato un marchio italiano regolarmente registrato all'Ufficio Brevetti e Marchi, ma non era accompagnato dalle previste indicazioni sull'origine.

L'Ufficio delle Dogane di Taranto ha tempestivamente informato la locale Camera di Commercio per gli adempimenti previsti dalla legge.

Porto, il diritto doganale in un master universitario

Si studiano la tecnica e il commercio internazionale

di **Alessio PIGNATELLI**

Se quel porto rappresenta davvero la porta del Mediterraneo, occorre oliare le serrature ed eliminare i cigolii. E, magari, a fornire la chiave giusta per aprire nuovi scenari saranno i ragazzi tarantini che frequenteranno il "Master di I livello in Diritto e Tecnica Doganale e del Commercio Internazionale".

La prima edizione è stata presentata ieri nella cornice dell'ex caserma Rossariol nel borgo antico. Un corso unico nel suo genere, non solo a livello territoriale. Si coniugano giurisprudenza ed economia puntando sulla risorsa per eccellenza del capoluogo jonico, il mare.

Il meccanismo virtuoso della tanto declamata diversificazione deve necessariamente passare dall'università e gli sforzi del rettore Antonio Uricchio proseguono su questa strada: «Questo è un progetto che nasce dopo una collaborazione già avviata con Buenos Aires, a dimostrazione che la Taranto universitaria è sempre in moto. I protagonisti sono e saranno i giovani. Il Master è interamente finanziato dai partner, i ragazzi non avranno oneri. Sosterranno tirocinii in Autorità Portuale mentre l'agenzia doganale sicuramente si metterà a servizio in questo percorso. Occorre maturare competenze di eccellenze che non sono soddisfatte per vincere la disoccupazione, new skills altamente qualificanti. Siamo soddisfatti di questa occasione e

siamo grati a chi ha voluto contribuire a questo progetto».

Il Master ha l'obiettivo di formare figure professionali esperte nelle metodiche più evolute del commercio internazionale, con particolare ri-

guardo alla conoscenza della disciplina doganale comunitaria. Inoltre intende contribuire all'accrescimento delle competenze professionali di avvocati, commercialisti, dirigenti e funzionari dell'Agenzia delle Entrate e dell'Agenzia delle

Dogane, ufficiali della Guardia di Finanza, funzionari di enti pubblici territoriali, imprenditori operanti nel settore dell'import/export, giovani laureati.

A sostenere l'iniziativa ci sono Camera di Commercio, Confindustria, Autorità Portuale, ordine dei Dottori e Commercialisti e diversi enti quali "Programma Sviluppo", "Ciheim" e "Consulting &

Rating services".

«L'ideazione è nata circa due anni fa - ha spiegato il direttore del Dipartimento Jonico, Bruno Notarnicola - un master del genere senza il sostegno di istituzioni e portatori di interesse non ci sarebbe stato. La vocazione del porto si sposa con il settore agroalimentare, anche in riferimento a Expo 2015».

Proprio su questo argomento è intervenuto l'assessore regionale alle Politiche Agroalimentari, Fabrizio Nardoni. Made in Italy, competitività e internazionalizzazione sono elementi fondamentali per la rinascita del territorio.

E un master del genere accresce preparazione e affina pratiche: «Finalmente si met-

tono in evidenza comparti che prima non erano valoriz-

zati, c'è attenzione per altri rami dell'economia. Sapete quanto sia importante la lotta alla contraffazione, la tracciabilità e la qualità alimentare. La Puglia produce il 40% di olio a livello nazionale. Da noi mancano determinate figure e finalmente ci stiamo svegliando. Il mare e i prodotti ittici devono essere in primo piano, possono aiutare tantissimo il sistema economico. C'è la necessità di implementare i controlli in ingresso. Siamo arrivati in ritardo ma finalmente, possiamo dirlo, ci siamo».

Il Master si terrà ogni due anni proprio per consentire un placement alto dei partecipanti. Un dato, per concludere: le esportazioni in Italia sono cresciute nell'ultimo periodo del 2,9%. Per Taranto, invece, c'è stato un tracollo. Questa può essere un'arma in più: università e formazione qualificante al servizio dell'internazionalizzazione e della diversificazione.

LE TAPPE

Cosa

**Primo livello
di diritto doganale**

● Si tratta di un Master di primo livello in "Diritto e Tecnica Doganale e del Commercio Internazionale". È interamente finanziato dai partner. Alla prima edizione, è stato presentato ieri mattina.

Quando

**Parte ora e si ripeterà
ogni due anni**

● Il master dell'Università ha l'obiettivo di formare figure professionali esperte nelle metodiche più evolute del commercio internazionale.

Il corso sarà ripetuto ogni due anni.

Chi

**Istituzioni e privati
come partner**

● Partner dell'università sono Camera di Commercio, Confindustria, Autorità Portuale, ordine dei Dottori e Commercialisti

«Diversifichiamo i traffici dello scalo»

LA PROPOSTA

Il presidente Sergio Prete

● L'idea, da sempre, è quella di costruire un ponte virtuale che colleghi l'area jonica e quella Mediterranea. Una visione e una prospettiva che si indirizzano verso l'Oriente, il nuovo eldorado molto sensibile alla qualità del Made in Italy.

E per farlo occorre sfruttare pienamente lo scalo portuale tarantino. Molti lo indicano come il volano dell'economia nostrana, il presidente Sergio Prete lo sa e avverte anche un certo "peso" «Queste aspettative aumentano la nostra responsabilità. L'Università ci è sempre stata da supporto. Abbiamo avviato una fase di ricostru-

zione, direi di riprogrammazione e questo master cade in un momento strategico. Anche il porto aveva puntato quasi tutto su industria, ora però vogliamo diversificare il traffico».

E in pentola bollono diversi ingredienti per dar vita a una nuova ricetta. «Stiamo per concludere diversi progetti ambiziosi. Domani (oggi per chi legge ndr) parto per Miami, parteciperemo alla Seatrade Cruise Shipping 2014, la più importante fiera internazionale

del settore crociere, in programma dal 10 al 13 marzo. Nei prossimi giorni potrebbe esserci una piacevole sorpresa per porto di Taranto»

In sinergia con Bari e Brin-

disi, Sergio Prete sta lavorando alla nascita del traffico passeggeri sullo scalo jonico. Saranno definiti alcuni dettagli, la tempistica per la formalizzazione dell'interesse non sarà lunga. Non si sa se Taranto sarà punto di transito o imbarco ma comunque qualcosa si muove.

L'idea è far rientrare il capoluogo jonico, la sua provincia e siti vicini come Matera in un circuito turistico ad alto potenziale.

Inoltre, l'Autorità Portuale sta spingendo per il riconoscimento del porto franco non intercluso. I benefici sull'iva nelle aree del porto permetterebbero la lavorazione delle merci. E magari si potrà davvero parlare di piattaforma intermodale e nuovi sviluppi economici.

A.Pig.

DOPO IL RINVIO DELL'UDIENZA AL TAR DI LECCE, EVERGREEN E TCT INVIANO SEGNALI PREOCCUPANTI

Porto, si rischia il baratro

Il rischio concreto è che salti il banco con tutta la posta in palio. Come già riportato ieri infatti, il rinvio al 2 aprile dell'udienza di merito del giudizio deciso ieri dal Tar di Lecce Sezione I, è una pessima notizia per l'inizio dei lavori al porto.

Ricordiamo che il ricorso in merito all'aggiudicazione definitiva della procedura ristretta accelerata per l'affidamento dell'appalto integrato per l'esecuzione dell'intervento denominato "Progettazione esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e realizzazione dei Lavori di Riqualificazione del Molo Polisettoriale - Ammodernamento della banchina di ormeggio", è stato promosso dalla seconda classificata "A.T.I. Consorzio Stabile Impresteel S.C.R.L./Impresa Ottomano S.R.L./Favellato Claudio S.P.A.", che ha contestato la tempistica del progetto presentato dal primo classificato, il consorzio formato dalle imprese "RTI C.C.C. Cantieri Costruzioni Cemento S.p.A./Salvatore Matarrese S.p.A./Icotekne S.p.A.", a cui l'Autorità Portuale di Taranto aveva aggiudicato la gara con il decreto n.126 emesso il 20 dicembre scorso. Come si legge in un comunicato diramato nella giornata di ieri dall'Authority, il rinvio è stato dovuto al fatto che il consorzio di imprese ha comunicato di aderire all'astensione dalle udienze proclamata dal Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Lecce e, pertanto, nonostante le opposizioni al rinvio già formalizzate dall'Avvocatura dello Stato e dalla difesa del ricorrente per le rappresentate motivazioni di pubblico interesse legate alla urgente necessità di realizzazione dell'opera ed alla problematica occupazionale, il Collegio ha dovuto rinviare per forza di cose la discussione al 2 aprile 2014.

Chiaramente, quella presa dal consor-

zio vincitore della gara per l'assegnazione dei lavori per l'ammodernamento della banchina, è una mossa per prendere tempo, oltre che dal sapore di velata ripicca. Sia come sia, come sempre di mezzo ci finisce Taranto e il suo futuro. Sembra quasi di assistere ad un beffardo scherzo del destino: dopo aver ottenuto l'ok ai dragaggi (dopo un'attesa di oltre un decennio), ora si bloccano i lavori alla



banchina. Il problema è che il dragaggio dei fondali andrà realizzato in contemporanea all'adeguamento della banchina del terminal container. Dunque, è come essere tornati al punto di partenza. Tra l'altro, come riportammo giorni addietro, il dragaggio non potrà avere inizio se prima non viene creata la vasca di colmata, opera a mare nella quale depositare i fanghi del dragaggio. Per far fronte a quest'ennesimo ostacolo, nell'ultima riunione al DISET dello scorso 25 febbraio, è stata valutata la possibilità di utilizzare, in alternativa alla vasca di colmata per il terminal container, quella che è in fase di costruzione da parte dei soggetti promotori della piastra logistica. Quest'ultima vasca, per la quale si prevedono 15 mesi di lavori, verrebbe, infatti, completata prima di quella prevista nel pacchetto delle opere del terminal container: ovve-



ro entro l'estate del 2015. Ma al momento si tratta soltanto di un'idea.

Intanto, mentre il porto di Taranto resta imbavagliato nelle maglie della burocrazia, perdendo ulteriormente appeal nel traffico merci (a tutt'oggi non sono stati ancora resi noti dall'Authority i dati di gennaio e febbraio), altrove le cose vanno diversamente. Con Evergreen e TCT sempre più dubbiose sul continuare a puntare sullo scalo ionico. E' stato infatti di recente pubblicato uno studio di "Drewry Maritime

Research", come segnala il sito trasportoeuropa.it, nel quale si evidenzia come "pochi scali di transhipment considerati strategici si spartiranno una fetta sempre più grande del business, mentre ai piccoli terminal non resterà che trovare nuove nicchie di mercato oppure una compagnia di navigazione cui affiliarsi". Tutto, o quasi, si gioca sulle nuove ed enormi portacontainer, impiegate sulle principali rotte est-ovest, per far approdare le quali Taranto ha un'unica strada: quella dei dragaggi appunto. In Italia ci sono tre scali di transhipment per trasbordare elevati volumi di container dalle grandi navi madri a unità più piccole, cui spetta la distribuzione nei porti di destinazione finale in Sud Europa: Gioia Tauro che movimentava annualmente 3,1 milioni di teu (dati 2013), Ca-

gliari 656mila teu e Taranto meno di 200mila teu. Tra gli scali con le migliori prestazioni del Mediterraneo per il 2013 (in termini di crescita annua) figurano, in particolare, Gioia Tauro (+13% sul 2012), lo scalo marocchino di Tanger Med (circa 2,6 milioni teu), il porto greco del Pireo (2,5 milioni di teu) e quello turco di Ambarlı (oltre 3,3 milioni teu). Il sito trasportoeuropa.it dedica ampio spazio allo studio in questione, dove si legge inol-

tre che gli analisti di Drewry, oltre a sottolineare come in assenza di una certa massa critica di volumi alcuni terminal si dimostrano poco competitivi, pongono anche l'accento sul fatto che, *"in presenza di limiti infrastrutturali che impediscono l'ingresso delle grandi navi porta-container, nemmeno la presenza nella compagine azionaria dei global carrier o di un grande gruppo terminalista garantisce elevati livelli d'attività"*. È appunto il caso del Taranto Container Terminal (partecipato al 10% da TO Delta, al 40% Evergreen e al 50% Hutchison Port Holdings) passato dai 900mila teu del 2006 ai 150mila del 2013.

Il sito trasportoeuropa.it riporta le dichiarazioni di Pierluigi Maneschi, presidente di TO Delta nonché agente generale per l'Italia della compagnia taiwanese Evergreen, che devono suonare come l'ennesimo campanello d'allarme: *"In dieci anni abbiamo investito nel terminal 300 milioni di euro e siamo in attesa dal 2006 che venga avviato l'escavo dei fondali. Ogni mese perdiamo 2 milioni di euro e nel frattempo compagnie come Evergreen e MSC hanno portato le navi altrove, perché a Taranto le portacontainer di ultima generazione non possono entrare"*. Inoltre si apprende che l'altro socio del TCT (Taranto Container Terminal) Hutchison, terminalista cinese numero uno al mondo, ha appena annunciato nuovi investimenti nel porto di Barcellona per 150 milioni di euro. Maneschi si dice convinto che, oltre a Gioia Tauro, *"in Italia ci sarebbe sicuramente mercato per un altro terminal di transhipment in Sud Italia. In Italia, però, è impossibile lavorare per l'eccessiva burocrazia e perché non viene nemmeno applicata in maniera uniforme la legge portuale 84/1994"*. Il tempo stringe. E qualcosa ci dice che terminare la gran parte dei lavori entro dicembre 2015, come sostiene ancora oggi l'Autorità Portuale di Taranto, rischia di restare soltanto una bella utopia.

Gianmarco Leone
g.leone@tarantoogg.it

Distripark/La denuncia

«Espropri e consulenze allegre»

Il consigliere Dante Capriulo attacca la gestione del consorzio «Un carrozzone utilizzato per elargire prebende politiche»

TARANTO - «il consorzio Distripark è un interessante spaccato di come le società pubbliche sono utilizzate, più che per la loro reale finalità, come carrozzoni per elargire prebende politiche».

Non una mezza termini il consigliere comunale Dante Capriulo per commentare la gestione del consorzio. Nei giorni scorsi, durante il Consiglio comunale, c'è stata la votazione riguardante un provvedimento sul finanziamento del Distripark.

«Il mio voto non favorevole - spiega sulla ricapitalizzazione della società Distripark non è stato dovuto al fatto che l'operazione è costata circa 13 mila euro oltre a prevedere per la spesa ordinaria annua 20 mila euro. Ho cercato, per la verità inascoltato, di aprire una riflessione su come si gestiscono le società a partecipazione pubblica nel nostro territorio e sulla loro specifica utilità. Dopo gli oltre 20 milioni di euro spesi per ricapitalizzare e coprire i buchi di bilancio dell'Amiu Spa, mi aspettavo una capacità riformatrice di chi vuole cambiare davvero rispetto al passato. Ed il consorzio Distripark è un interessante spaccato di come le società pubbliche sono utilizzate, più che per la loro reale finalità,

come carrozzoni per elargire prebende politiche.

Lo scopo iniziale della "Distripark Taranto Scrl (Società Consortile a Responsabilità Limitata)", quando fu varata nel 2002, era nobile: sviluppare la logistica retro portua-

le. Co-fondatori con il comune di Taranto, la Provincia, l'Autorità Portuale e la Camera di Commercio, tutti con il 25 % delle quote. Dopo 12 anni - osserva Capriulo - l'unico obiettivo raggiunto è una mera acquisizione di terreni con espropri (che avrebbe potuto fare un nor-

male ufficio comunale) sfruttando uno specifico finanziamento Cipe di circa 12 milioni di euro. Operazione che ha avuto un costo per la collettività di svariate centinaia di migliaia di euro (nell'ultimo anno circa 170 mila euro). Con posti nei consigli d'amministrazione, personale assunto, consulenze facili, collegio sindacale. Tra l'altro sarebbe interessante sapere con quali procedure. Ovviamente con la spesa allegra, propria delle società partecipate. Ad esempio alquanto illuminante è la relazione del colle-

gio sindacale aziendale al bilancio 2011, dove stigmatizza l'assenza di tracciabilità dei flussi finanziari e soprattutto "critici" incarichi di consulenza legale per 116 mila euro, finalizzati all'aggiornamento del progetto preliminare "Distripark" scrivendo testualmente "gli elaborati presentati dai soggetti incaricati sono risultati, tuttavia, per i rispettivi contenuti, oltremodo carenti tanto da richiedere un approfondito esame da parte del Collegio che, con apposita e articolata relazione, ha evidenziato le numerose criticità, lacune e vistose incongruenze".

Secondo il consigliere comunale

d'opposizione: «soldi buttati al vento o nel caso in mare. Altra interessante riflessione è quella sul numero di queste società. Di fatto per la realizzazione della retroportualità sono a vario titolo interessati il Comune di Taranto, la Provincia di Taranto e l'Autorità Portuale, che hanno però sentito la necessità di costituire e partecipare le società Asi (il comune detiene il 33% delle quote), Distripark (comune al 25%) ed Agromed (comune al 33,3%). A cosa servino tutte queste società è un mistero della prima repubblica. Di carrozzone in carrozzone. Il cambiamento può attendere».

Autorità portuale

Lavori al molo, il Tar rinvia la discussione al 2 aprile

TARANTO -Si è tenuta dinanzi al Tar di Lecce l'udienza di merito del giudizio promosso dalla seconda classificata, l'Ati consorzio stabile Impresesteel Srl/Impresa Ottomano ing Carmine srl./Favellato Claudio Spa, per l'annullamento del decreto 126 del 20/12/2013 dell'autorità portuale di Taranto, recante l'aggiudicazione definitiva della procedura ristretta accelerata per l'affidamento dell'appalto integrato per l'esecuzione dell'intervento denominato "progettazione esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e realizzazione dei lavori di riqualificazione del molo polisetoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio"

"Durante l'udienza - si legge in una nota dell'autorità portuale di Taranto - il di-

fensore del controinteressato, primo classificato, Rti CCC Cantieri Costruzioni Cemento Spa /Salvatore Matarrese Spa/Icotekne Spa ha comunicato di aderire all'astensione delle udienze proclamata dal consiglio dell'ordine degli avvocati di Lecce e, pertanto, nonostante le opposizioni al rinvio già formalizzate dall'Avvocatura dello Stato e dalla difesa del ricorrente per le rappresentate mo-

tivazioni di pubblico interesse legate alla urgente necessità di realizzazione dell'opera e alla problematica occupazionale, il Collegio ha dovuto rinviare la discussione al prossimo 2 aprile. In ogni caso - si spiega nel comunicato - l'autorità portuale sta adottando ogni opportuna misura per limitare l'impatto negativo di questo rinvio sulla tempistica di realizzazione delle opere"

Crociere. Reiterati controlli e procedure farraginose spingono molte compagnie a disertare i moli

La grande fuga dai porti italiani

Nel corso del 2014 Carnival Cruise passerà da 110 «toccate» a zero

Ruoli de Ferrade

«**Porti poco friendly** per le compagnie crocieristiche; reiterati controlli doganali, con procedure lunghe e dispendiose per gli armatori; regole burocratiche che penalizzano le navi che attraccano in Italia. E poi, certamente; gli effetti della crisi economica sulla penisola. È una somma di fattori ad aver provocato la fuga di diverse compagnie di crociere, in particolare quelle statunitensi, dai moli italiani nel 2014. Un dato che è stato subito registrato all'apertura, ieri, del *Seatrade cruise shipping* di Miami, la principale manifestazione mondiale dedicata agli operatori delle crociere.

Al meeting americano, Sergio Senesi, alla guida di Cemar agency network, nella sua annuale relazione, ha spiegato che le protezioni effettuate sulle crociere in Italia indicano un decremento in termini di passeggeri movimentati pari a «10,28 milioni di unità (-9,9%, rispetto al risultato del 2013, pari a 11,41 milioni). In calo anche le toccate nave nei

porti italiani (-11,5% dalle 5.113 del 2013 alle 4.525 del 2014) e il numero di armatori presenti nel nostro paese (54 nel 2014 contro i 56 del 2013)». Previsioni ancora più fosche di quelle presentate, nei giorni scorsi, dalla società Risposte Turismo, secondo la quale, nel 2014, il totale dei passeggeri

PREVISIONI NEGATIVE

Gli analisti: quest'anno assisteremo a un netto calo dei passeggeri movimentati, in controtendenza

con la crescita mondiale

ri movimentati in Italia si attesterà intorno ai 10,5 milioni (-7% sul 2013), mentre le toccate nave saranno circa 4.500 (-11,3%). Dai dati Cemar emerge il caso di Carnival Cruise (uno dei numerosi marchi controllati dal gruppo Carnival), che passa da 110 toccate nei porti italiani nel 2013 a zero, con un calo di movimentazione passeggeri in Italia pari a

-336 mila unità. E se è vero che sommando i passeggeri degli altri brand Carnival, compresi quelli di Costa, compagnia italiana del gruppo (che aumenta le toccate da 699 a 816), alla fine Carnival totalizza nel 2014 un saldo positivo, sul 2013, di circa 150 mila persone, è altrettanto vero che altre compagnie non segnano questo recupero. Royal Caribbean, ad esempio, totalizza (secondo le previsioni di Cemar, che sono provvisorie e quindi soggette a possibili modifiche) -139 toccate, che non sono compensate da quelle di altri marchi controllati (Azamara +7 toccate e Celebrity +9).

«Nel corso del 2014 - afferma Sergio Senesi - assisteremo, purtroppo, a una drastica diminuzione di passeggeri movimentati in Italia, in controtendenza con la crescita a livello mondiale. Le motivazioni per questa situazione sono molte, a partire dall'ormai famoso decreto "salva coste" che già nel 2013 ha creato difficoltà alle navi che danno fondo in rada. A questo si aggiunge l'ag-

gravarsi della situazione di Ve-

nezia, che quest'anno causerà la perdita di oltre un milione di passeggeri nell'Adriatico e che, se non risolta, produrrà un ulteriore crollo di presenze nel 2015, e le numerose difficoltà burocratiche che scoraggiano gli armatori. Siamo l'unico Paese Ue a non aver semplificato le procedure d'accosto: ancora oggi in molti porti italiani sono obbligatori i controlli di frontiera anche per le navi provenienti da Paesi dell'area Schengen. Senza contare che per le pratiche doganali utilizziamo un regio decreto vecchio di quasi 100 anni». Intanto, la Spagna ha appena annunciato una riduzione del 5% della tassa portuale per le navi passeggeri.

Anche Msc Crociere (gruppo Aponte) scende da 724 toccate nei porti italiani nel 2013 a 634 nel 2014; ma Gianni Onorato, ad della compagnia, spiega che la diminuzione è dovuta, in gran parte, alla scelta di presidiare i Caraibi (mercato crocieristico per eccellenza), con Msc Divina che parte per tutto l'anno da Miami,

anche nella stagione estiva. «Msc - afferma il manager - mantiene, e continuerà a mantenere, il presidio in Italia con navi che toccano ben 14 porti. Le maggiori variazioni sulle toccate sono imputabili a compagnie tradizionalmente poco presenti sul mercato nazionale. Quanto ai passeggeri, nel 2014 ne movimenteremo 2,5 milioni circa, senza variazioni significative sul 2013. Ma nell'autunno 2015 termineranno gli allungamenti di 4 unità che si faranno presso Fincantieri; il che ci permetterà di aumentare la capacità di 800 cabine complessive»

Il mercato delle crociere in Mediterraneo, dice Pasqualino Monti, presidente di Assoportie Civitavecchia (che nel 2014 perderà circa il 12,1% di toccate nave e il 15,4% di passeggeri), «subirà quest'anno una battuta di arresto dovuta principalmente alla diversificazione degli itinerari, in aree extraeuropee. Ma a partire dal 2015 tornerà a crescere con decisione».



I PAESI BASSI ACCUSANO AMBURGO E ANVERSA

Aiuti di stato, guerra fra i porti del Nord

Rotterdam avrebbe un danno equivalente al 7% dei traffici container

Il ministero per le Infrastrutture e l'ambiente dei Paesi Bassi ha aperto il fronte degli aiuti di stato nel conflitto fra i grandi porti dell'Europa settentrionale per ottenere la leadership continentale. In base a uno studio condotto in collaborazione con l'Università Erasmus e il centro di ricerca Ecorys, il ministero accusa i governi di Germania e Belgio di sovvenzionare in vari modi i rispettivi scali di Amburgo e Anversa, in particolare pagando opere infrastrutturali, a discapito della competitività dello scalo olandese di Rotterdam.

Come per conflitti ben più cruenti che si sono accesi ai confini europei, anche per questo c'è chi accusa l'Unione europea con il suo immobilismo di non aver saputo intervenire per risolvere la situazione in tempo. La questione degli aiuti di stato è all'ordine del giorno da anni: «Siamo in attesa da parte della Commissione europea - afferma Giuliano Gallanti, presidente oggi dell'Autorità portuale di Livorno e in passato dell'associazione dei porti europei Espo - delle linee guida sugli aiuti di stato. Sono mesi e anni che aspettiamo, ma ogni volta che potrebbero essere elaborate sorge un problema. Finora non si sono ancora viste, brancoliamo nel buio».

La speranza è che non finiscano come il regolamento sui porti, la cui approvazione ormai è sfumata perché mancano i tempi tecnici per approvarlo prima che venga sciolto il Parlamento, che verrà rinnovato con le elezioni del prossimo maggio. Ma Gallanti teme che alla fine sfumerà anche questa occasione per fare chiarezza: «Oggi - spiega - gli aiuti di stato sono regolati in base ai principi generali del Trattato europeo, che stabiliscono che non deve essere lesa la libera con-

correnza. Ma sono principi soggetti a interpretazione. Rotterdam la pensa in un modo e Anversa in un altro. A sua volta la dg Competition (la direzione generale per la concorrenza della Commissione europea, ndr) ha una posizione che interpreta come aiuti di stato anche quello che non lo è. Il conflitto all'interno della direzione generale blocca le linee guida». Anche l'Italia sconta gli effetti di questa mancanza di decisioni. Gallanti ricorda quanto accaduto proprio a Livorno, dove le Ferrovie avevano progettato un collegamento al servizio del porto. La direzione ha fermato tutto per chiedere chiarimenti, sostenendo che si trattasse appunto di aiuti di Stato. Alla fine si è potuto dimostrare che gli Stati possono costruire infrastrutture come i binari, ma intanto si è perso tempo e denaro.

Nel 2013 il porto di Rotterdam ha avuto un bilancio sotto le aspettative. Il porto ha presentato i conti la settimana scorsa. Per la prima volta dopo anni gli utili non sono aumentati ma leggermente diminuiti, a causa dei debiti contratti per la realizzazione di Maasvlakte 2. Gli investimenti possono proseguire soltanto se aumenta il traffico, ma il timore è che Anversa e Amburgo possano avere vantaggi in maniera scorretta. Secondo lo studio del ministero, gli aiuti pubblici ai concorrenti costerebbero a Rotterdam, che invece non ne riceve dal governo olandese, il 7% dei propri traffici. Senza contare gli aiuti per dragare i fondali, opera necessaria a garantire l'accesso alle banchine, lo studio olandese rileva che i porti fiamminghi, Anversa in primis, beneficiano di aiuti per 0,54 euro per ogni tonnellata movimentata, mentre quelli tedeschi 0,81 euro per tonnellata.

Alberto Chiara

**L'ANNUNCIO DELLA ROLLS-ROYCE BLUE OCEAN**

Le navi "telecomandate" potrebbero diventare realtà

Dopo decenni tra sogno e leggenda, le drone ships - ovvero le navi "telecomandate" - potrebbero diventare realtà nel giro di pochi anni. Navi senza comandante, o meglio completamente prive di equipaggio, senza alcun bisogno di presenza umana a bordo, guidate solo da un centro di controllo remoto, a terra. Verranno propri automi del mare. Ad annunciarlo a Bloomberg nei giorni scorsi è stata la Rolls-Royce Blue Ocean. La holding ha infatti messo a punto un prototipo nei suoi uffici di Alesund in Norvegia, una macchina virtuale che simula a 360 gradi il ponte di comando di una nave. Per capire l'importanza economica dell'operazione occorre considerare qualche dato. La vita di un equipaggio a bordo di una nave cargo costa più di 3.000 dollari al giorno, rappresentando circa il 44% delle spese totali sostenute dalla stessa unità. Vista la loro peculiarità le nuove navi non avranno bisogno del ponte di comando: questo permetterà di poter sfruttare lo spazio con un maggiore carico ma soprattutto di non doverle dotare dei sistemi necessari alla vita degli equipaggi come elettricità, aria condizionata, acqua e sistemi di scarico, abbattendo i costi e ottimizzando i profitti.

Le nuove unità inoltre saranno più leggere e consumeranno dal 12 al 15% in meno di carburante. Attraverso le navi cargo avviene il 90% del commercio mondiale, per un giro d'affari che vale 375 miliardi di dollari. Considerando ciò, la sfida di Rolls-Royce assume

una prospettiva importante. L'azienda ha iniziato a sviluppare progetti per navi senza equipaggio presentandole come mezzi più sicuri, più puliti e più efficienti. L'errore umano, infatti, è ancora tra le principali cause degli incidenti marittimi, nonostante i dati degli ultimi anni stiano mostrando significativi miglioramenti. Le drone ships sarebbero comandate tramite centri di controllo che utilizzano simulatori virtuali di un ponte di comando Rolls-Royce sta affinando il sistema sperimentando l'utilizzo di telecamere e sensori capaci di rilevare gli ostacoli e individuare la rotta. Ma le opposizioni non mancano. A partire dagli stessi marittimi. L'International Transport Workers rappresenta 600 mila del milione di lavoratori marittimi mondiali: «Macchine controllate virtualmente non potranno mai rimpiazzare gli occhi, le orecchie e soprattutto i processi mentali di marinai professionisti» ha dichiarato un rappresentante del sindacato.

La stessa logica domina anche le posizioni delle organizzazioni internazionali. Mentre l'International Chamber of Shipping, l'associazione che rappresenta oltre l'80% delle flotte mondiali, ribadisce che «le navi senza equipaggio sono al momento illegali secondo le convenzioni internazionali che fissano i requisiti per un numero minimo di membri dell'equipaggio», l'International Maritime Organization - l'agenzia delle Nazioni Unite che presidia il mercato marittimo globale da quasi 70 anni

- dichiara di non aver ricevuto nessuna proposta riguardante navi senza equipaggio e controllate remotamente. Rolls-Royce replica argomentando che il sistema sarà sicuramente più sicuro e permetterà di risparmiare denaro, assicurando benefici su più fronti. I rischi derivanti dalla pirateria, ad esempio, in mancanza di ostaggi umani da catturare, sarebbero ridotti. Ma non solo. I comandanti lavorerebbero da terra, nei centri di controllo, così come parte del personale sarebbe impiegato nelle operazioni di manutenzione e riparazione delle stesse unità, con una qualità della vita migliore. «Il dibattito è ancora accademico e poco operativo» ha commentato Peter Sand, analista al Baltic and International Maritime Council, i cui membri controllano circa il 65% delle flotte globali.

Nel frattempo l'Unione Europea ha dato vita al Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks, un progetto del valore di 3,5 milioni di euro, per esplorare costi e benefici delle drone ships attraverso una nave prototipo, i cui lavori verranno completati nel 2015. Rolls-Royce da parte sua non demorde, e crede fermamente nel suo progetto: «Se tutti fossero già d'accordo, vorrebbe dire che saremmo in grande ritardo - ha dichiarato Oskar Layander, vicepresidente per l'innovazione nell'ingegneria e nella tecnologia marittima della società - è normale che gli armatori siano conservatori, ma cambieranno idea».

Elisa Villa

Tutti all'assalto delle crociere a Miami ma il 2014 presenta già qualche ombra

Secondo "Risposte Turismo" potrebbe registrarsi un calo tra il 7 e il 10 per cento sui porti italiani - La classifica degli scali sulla base delle crociere di testa e dei passaggi

MIAMI - Mai come quest'anno il salone internazionale delle crociere, in corso a Miami fino a domani giovedì 13 marzo, ha riflesso la corsa spasmodica dei porti italiani ad aggiudicarsi una "fetta" di questa torta che sta assumendo in molti casi l'aspetto di una lotta fratricida. E la conferma che la programmazione tra porti, ma anche a livello delle Regioni dove dovrebbero esserci pianificatori coordinati sull'importante comparto del turismo, rimane pura utopia.

"Il mercato delle crociere in Mediterraneo subirà quest'anno una battuta di arresto dovuta principalmente alla diversificazione degli itinerari, in aree extraeuropee, da parte dei principali players del mercato. Ma a partire dal 2015 tornerà a crescere con decisione recuperando anche la flessione di quest'anno".

A formulare queste previsioni, a margine della giornata di apertura di Seatrade Miami, è il presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Pasqualino Monti; previsioni da un punto di osservazione assolutamente privilegiato, quello di uno scalo, Civitavecchia, che anche nel 2013 ha confermato la sua leadership in Mediterraneo nel mercato delle crociere grazie a una crescita del 6%, rispetto al 2012, e un numero complessivo di crocieristi pari a 2.538.259 unità.

"Sulla base delle prenotazioni comunicateci dalle compagnie crocieristiche - ha aggiunto Monti - sappiamo che il traffico crocieristico a Civitavecchia perderà circa il 12% rispetto al 2013, ma abbiamo anche piena consapevolezza che il 2015 sarà un nuovo anno record con una crescita preventivata di oltre il 20%". In termini assoluti l'anno in corso dovrebbe chiudere con un traffico di circa 2.230.000 passeggeri nel 2014 che salirà nel 2015 oltre la quota record di 2.700.000 passeggeri.

La contrazione in atto - secondo Monti - è da ascrivere a due fenomeni paralleli: da un lato, l'instabilità della sponda sud del Mediterraneo che ha comunque penalizzato gli itinerari, riducendo il numero dei porti di scalo disponibili e sicuri; dall'altro la ricerca continua da parte delle grandi compagnie di nuovi mercati in cui affermare il prodotto crociere. Ciò ha provocato lo spostamento di grandi navi in aree di mercato sino ad oggi quasi inesplorate, incluse quelle dell'Asia e dell'Africa.

"Ma il futuro - ha concluso il presidente del porto di Civitavecchia, nonché di Assoporti - riserva comunque indicazioni positive. Da ciò discende per i porti di Roma la necessità di imprimere un'ulteriore accelerazione sia ai lavori in corso a Civitavecchia, che procedono nel perfetto rispetto dei tempi e che sono indispensabili per assicurare alla domanda crocieristica un'offerta di servizi sempre più efficiente; sia al nascente scalo crocieristico di Fiumicino".

In attesa dei risultati di Miami, appaiono per molti aspetti significativi e anche preoccupati i dati forniti da "Risposte turismo" nello speciale dedicato alle previsioni per l'anno in corso, anche in rapporto alla ripresa che il 2013 ha segnato per quasi tutti i porti che operano nel comparto.

11,3 milioni di passeggeri movimentati (+4,1%) e 5.059 toccate nave (+3,2%) con Civitavecchia al primo posto grazie a oltre 2,5 milioni di crocieristi movimentati (+5,8%) e 959 toccate nave (+5,2%), seguita da Venezia con oltre 1,8 milioni di passeggeri (+3,3%) e 548 toccate nave (-3,7%) e da Napoli, con circa 1,2 milioni di passeggeri (-4,4%) e 440 toccate nave (-10,6%); questi, in sintesi, i dati definitivi relativi al traffico crocieristico 2013 in Italia rispetto al 2012 elaborati da Risposte Turismo e contenuti nello "Speciale Crociere 2014", pubblicazione dedicata all'andamento del settore in Italia e curata per il terzo anno consecutivo per l'Osservatorio Nazionale del Turismo.

Tali dati, frutto delle informazioni ottenute dai 45 porti crocieristici italiani che hanno registrato traffico nel 2013, mostrano una decisa ripresa del mercato crocieristico nazionale rispetto alla contrazione del 2012.

A livello regionale lo "Speciale Crociere" realizzato da Risposte Turismo evidenzia, per il 2013, la leadership del Lazio, ottenuta in virtù di oltre 2,5 milioni di passeggeri movimentati (il 22,4% del traffico crocieristico complessivo nazionale) e 969 toccate nave (il 19,2% del totale toccate nave registrate nel nostro Paese).

A seguire, per quanto riguarda il traffico passeggeri, la Liguria (2,2 milioni movimentati, pari al 20,1% del totale nazionale) e il Veneto (1,8 milioni movimentati, il 16% del totale nazionale).

Per quanto riguarda le toccate nave, dopo la Liguria ancora al secondo posto (827 nel 2013) la Campania e la Sicilia, con 778 accosti annuali ciascuna (entrambe in leggera flessione rispetto al 2012).

Da segnalare come la Liguria sia risultata essere, nel 2013, la regione cresciuta maggiormente in valore assoluto rispetto al 2012, sia in termini di passeggeri movimentati (+33,1%), sia di toccate nave (+39,2%), risultati ottenuti grazie alle performance

registrate dagli scali di Genova, La Spezia e Savona, dove la crescita dei crocieristi movimentati è stata, rispettivamente, del +32%, del +385% e del +16%.

Nello studio emerge inoltre come nel 2013 siano state solamente tre le regioni italiane (Abruzzo, Basilicata e Molise) a non aver registrato traffico crocieristico nel 2013 tra le quindici che si affacciano sul mare.

Analizzando nel dettaglio i dati relativi ai singoli scali crocieristici, Venezia si conferma anche nel 2013 il porto crocieristico con il maggior numero di imbarchi e sbarchi grazie a oltre 1,5 milioni di crocieristi movimentati, seguito da Civitavecchia e Savona (rispettivamente con 990 mila e 670 mila). Per quanto riguarda invece i crocieristi in transito è Civitavecchia a condurre la classifica (1,5 milioni), seguita da Napoli e Livorno (rispettivamente circa 1 milione e 730 mila passeggeri movimentati).

Dall'analisi dei dati emerge inoltre come i primi cinque porti italiani abbiano concentrato nel 2013 quote molto elevate di traffico, vale a dire il 73% dei passeggeri movimentati e il 57% delle toccate nave.

Nel 2013, infine, sono stati quattro i porti nazionali ad aver superato il milione di passeggeri movimentati (Civitavecchia, Venezia, Napoli e Genova), quindici quelli ad aver oltrepassato la soglia dei cento mila crocieristi.

Oltre ai dati definitivi 2013, lo "Speciale Crociere" elaborato da Risposte Turismo comprende anche le previsioni aggiornate del traffico crocieristico atteso in Italia nel 2014.

A livello di passeggeri movimentati, dall'analisi dei dati forniti da 30 scali crocieristici, realtà nel 2013 rappresentative dell'89% del traffico passeggeri e del 93% delle toccate nave, emerge una sostanziale conferma della contrazione annunciata a ottobre in

occasione della terza edizione di Italian Cruise Day, l'evento di riferimento in Italia per il comparto crocieristico nazionale ideato e realizzato dalla stessa Risposte Turismo.

Se tale previsione sarà rispettata, a fine 2014 il totale dei passeggeri movimentati si attesterà intorno ai 10,5 milioni (-7%), mentre le toccate nave saranno circa 4.500 (-11,3%), tornando a valori simili a quelli registrati nel 2009.

“L'andamento del traffico crocieristico in Italia sembra avviarsi verso una nuova fase nella quale l'alternarsi di anno in anno di variazioni positive e negative potrebbe essere la regola, evidenze tipiche di un prodotto e di un mercato giunti nella loro fase di maturità”, ha commentato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo.

“Vi sono però senz'altro le basi per andare alla ricerca di nuovi e costanti incrementi di traffico e risultati in generale – ha proseguito di Cesare. Serviranno un'attenta programmazione a livello nazionale, nuovi investimenti, un più forte impegno da parte del governo e delle amministrazioni pubbliche, ed un più franco e costruttivo dialogo con le compagnie”.

RIELABORATO IN ASSEMBLEA IL DOCUMENTO DI FINE GENNAIO

I "punti" di Assoportri al governo diventano sei e all'unanimità

Sono state recepite nel nuovo testo anche le indicazioni presentate dai presidenti dei porti di Trieste, Venezia e Livorno - I sistemi portuali e logistici con le Regioni

ROMA - Una nuova assemblea di Assoportri rigorosamente interna, presieduta da Pasqualino Montu,

ha votato all'unanimità le linee strategiche da suggerire al governo per lo sviluppo della portualità a supporto della competitività del sistema-paese. Linee che rappresentano - dice una nota di Assoportri - il contributo dell'associazione al parlamento e al governo: e che si articolano lungo sei direttrici principali, per altro in coerenza con le indicazioni in materia di core ports e core networks fornite dall'Unione europea.

"Assoportri, consapevole dell'importanza di forme di collaborazione e aggregazione funzionale, anche di tipo transfrontaliero europeo, fra le Autorità portuali esistenti, ha individuato nell'integrazione fra la componente marittima e quella terrestre della logistica e nel coordinamento fra poteri pubblici e attività dei privati, le chiavi di volta per affrontare l'impatto con le grandi concentrazioni del trasporto marittimo".

"Sono molto soddisfatto - ha affermato il presidente di Assoportri, Pasqualino Montu - sia del fatto che l'associazione abbia affrontato con grande coraggio il tema importante dello sviluppo a lungo termine del sistema portuale italiano, sia della approvazione all'unanimità anche da parte dei presidenti dei porti di Trieste (Marina Monassi), Venezia (Paolo Costa) e Livorno (Giuliano Gallanti) che recentemente avevano presentato un documento dal quale è scaturito in Associazione il dibattito su un tema così importante per il futuro dei porti".

L'assemblea ha varato una strategia in sei punti, nella speranza di poter incidere profondamente e definitivamente sulla competitività del sistema portuale e logistico italiano.

Il primo riguarda la selezione delle scelte di sviluppo del sistema portuale privilegiando per le nuove infrastrutture quelle che garantiscono redditività e coinvolgimento di investitori privati anche attraverso una sburocraziazione dell'iter di approvazione dei progetti.

Il secondo punto verte sulla governance di sistema e quindi sulla costituzione su iniziativa delle Autorità portuali, in collaborazione con le Regioni, di sistemi portuali e logistici che coordinino l'intera catena logistica. Le Autorità portuali e logistiche di corridoio avranno competenza, sui piani regolatori portuali e le scelte infrastrutturali di sistema, sul coordinamento delle politiche di marketing e sulla promozione delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Il sistema portuale e logistico è organismo quindi di coordinamento (frutto di protocolli di intesa e accordi di programma) chiamato a predisporre un Piano integrato logistico da far approvare al ministero dei Trasporti. Piano che fissi obiettivi di traffico, servizi da erogare, interventi infrastrutturali, infrastrutture di collegamento porto-hinterland, promozione commerciale, promozione di progetti multimodali.

Punto tre: l'eliminazione, nel vigente testo dell'art. 18-bis della Legge 84 del 1994, del limite di 90 milioni di euro annui della quota dell'IVA dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto;

L'attribuzione direttamente alle A.P. della percentuale dell'IVA dovuta sulle importazioni delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite dei porti, rideterminando i criteri di ripartizione secondo indicatori di performance relativi;

L'attribuzione a ciascuna A.P. della facoltà di autodeterminare (in aumento o in diminuzione) la misura: della tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate nei porti amministrati da quella A.P.; della tassa di ancoraggio sulle navi, dei diritti portuali.

Punto quattro: autonomia amministrativa per Autorità portuali che devono essere "poste nella condizione di operare come imprese, con capacità autonoma di regia e governo in porto e per quel che riguarda i collegamenti di rete e la logistica". Non gravando sul bilancio dello stato, ma generando attraverso il gettito risorse, le AP

"non possono essere assoggettate ai vincoli relativi alla spesa pubblica, al costo e al trattamento giuridico ed economico del personale".

Punto cinque: per quel che concerne i servizi tecnico-nautici si propone l'attribuzione a ciascuna Autorità Portuale della potestà tariffaria sui servizi stessi, sulla base di una suddivisione di competenze che preveda di riservare: all'Autorità Marittima la competenza esclusiva nella fissazione degli standard di sicurezza, delle dotazioni tecnico infrastrutturali richieste nonché delle caratteristiche dei mezzi e del personale impiegato;

all'Autorità Marittima e all'Autorità portuale la competenza condivisa nell'organizzazione dei servizi;

all'Autorità Portuale la competenza nella fissazione delle tariffe sulla base di criteri e meccanismi nazionali uniformi.

Punto sei, riguarda il coinvolgimento delle imprese produttive italiane nella catena logistica e la crescita degli operatori logistici italiani; coinvolgimento che sostiene Assoportri - dovrà essere favorito con un sistema di incentivi.

Intanto, con le dimissioni del sottosegretario al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Antonio Gentile - dice una nota di Confetra, Fedespedi e Federagenti - si riapre la possibilità di assegnare a un tecnico del settore portuale marittimo e logistico un ruolo di responsabilità di governo: in questa ottica le associazioni nazionali di rappresentanza degli operatori portuali e della logistica, Confetra, Fedespedi e Federagenti, tornano a chiedere con forza al presidente del Consiglio, Matteo Renzi, di prendere in considerazione la possibilità di affidare la carica vacante a una persona che abbia competenze professionali specifiche sui temi della logistica, e che sia in grado di interpretare, mediare e affrontare le problematiche di un settore strozzato dall'immobilismo. Caratteristiche che trovano sintesi nell'onorevole Roberta Oliaro.

Con 200 miliardi di euro di fatturato complessivo, un'incidenza del 13% sul PIL, oltre un milione di occupati - ricordano

Nominati i coordinatori dei nove corridoi della rete centrale transeuropea dei trasporti TEN-T

Sono Péter Balázs, Kurt Bodewig, Laurens Jan Brinkhorst, Pat Cox, Mathieu Grosch, Ana Palacio, Karla Peijs, Carlo Secchi, Brian Simpson, Pavel Telicka e Karel Vinck

☞ Oggi la Commissione Europea ha nominato i coordinatori europei per ciascuno dei nove corridoi della rete centrale transeuropea dei trasporti TEN-T che sono stati presentati lo scorso autunno (☞ del 17 ottobre 2013), di cui due corridoi nord-sud, tre corridoi est-ovest e quattro corridoi trasversali, nonché per l'European Rail Traffic Management System (ERTMS), il sistema di gestione del traffico ferroviario, e per le autostrade del mare.

Sette coordinatori europei sono stati confermati nel loro incarico per un periodo di quattro anni. Sono: Pavel Telicka (corridoio Mare del Nord-Mar Baltico), Pat Cox (corridoio Scandinavia-Mediterraneo), Carlo Secchi (corridoio Atlantico), Péter Balázs (corridoio Mare del Nord-Mediterraneo), Laurens Jan Brinkhorst (corridoio Mediterraneo), Karel Vinck (ERTMS) e Karla Peijs (corridoio Reno-Danubio). Gli altro quattro coordinatori di nuova nomina sono l'ex ministro degli Esteri spagnolo, Ana Palacio, che sarà responsabile del corridoio Reno-Alpi, l'ex ministro dei Trasporti tedesco, Kurt Bodewig, che si occuperà del corridoio Baltico-Adriatico, il parlamentare europeo Brian Simpson è stato nominato coordinatore per le Autostrade del Mare e il suo collega Mathieu Grosch coordinatore per il corridoio orientale - Mediterraneo orientale. Gli ultimi due coordinatori assumeranno il loro nuovo incarico il prossimo 1° luglio alla fine della corrente legislatura del Parlamento europeo.

«La nomina di questi coordinatori - ha commentato il vicepresidente della Commissione Europea, Siim Kallas, responsabile dei trasporti - è un altro passo in avanti nella realizzazione della rete centrale TEN-T. Il loro ruolo sarà essenziale per fare dei corridoi un successo e inaugurare una nuova era di cooperazione. Le nuove infrastrutture di trasporto nell'UE partono sotto buoni auspici». ☞

Da Assiterminal una serie di proposte per il rilancio della portualità italiana

Secondo l'associazione, il disegno di legge di riforma della normativa sui porti all'esame del Senato è peggiorativo rispetto all'esistente

~~inforMARE~~ - L'Associazione Italiana Terminalisti Portuali (Assiterminal) ha presentato oggi alcune proposte per rilanciare le attività portuali italiane, settore che - ha sottolineato l'organizzazione dei terminalisti - è fondamentale per la crescita dell'economia e la competitività delle imprese nazionali, ma che subisce l'impatto negativo della grande difficoltà della congiuntura economica: la portualità italiana - ha ricordato Assiterminal - ha chiuso il 2013 con un volume complessivo di tonnellate di merci movimentate ancora inferiore rispetto al 2007, prima dell'inizio del periodo di crisi. Inoltre l'associazione ha evidenziato come, «oltre alle difficoltà comuni ad altri settori industriali, come alto costo del lavoro e tassazione elevata, duplicazioni burocratiche, incertezze normative e crediti alle imprese, negli anni della crisi il settore portuale abbia sopportato un eccessivo incremento degli oneri, ad esempio aumento dei canoni concessori e delle tasse e dei diritti portuali.

Assiterminal ha denunciato anche il ritardo nell'adeguare la legislazione nazionale in materia portuale alle nuove sfide imposte dalla trasformazione del mercato del trasporto marittimo: «il gigantismo navale e la concentrazione fra gli operatori - ha spiegato l'associazione - comportano la necessità di nuovi importanti investimenti da parte delle società terminalistiche e scelte di programmazione delle opere pubbliche mai fatte fino ad ora, con un assetto normativo come quello della legge 84/94 che non si riesce ad adeguare alle esigenze del mercato. Il disegno di legge di riforma all'esame del Senato - ha sottolineato Assiterminal - è peggiorativo rispetto all'esistente, presentando nuovi vincoli alla libertà e all'organizzazione del lavoro e con una evidente inadeguatezza dei regimi concessori per nuovi investimenti e per fine periodo».

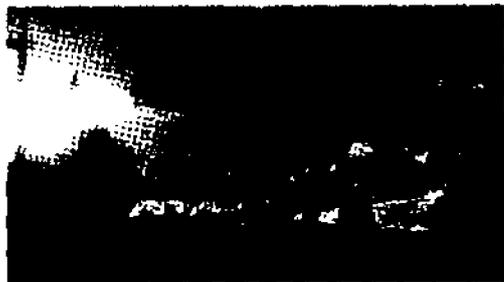
Con la sua serie di proposte, che pubblichiamo di seguito, Assiterminal chiede innanzitutto certezza e ragionevolezza delle regole, ad iniziare dalla normativa fiscale (ad esempio facendo definitiva chiarezza sulla non imponibilità ICI /IMU sulle aree demaniali in concessione ai terminalisti portuali) alla sicurezza e security (guardie giurate, Sistri). Poi l'associazione chiede modifiche ai termini di fine concessione e l'ammodernamento della normativa su appalti pubblici, unificazione e concentrazione temporale dei controlli sulle merci nei porti da parte delle amministrazioni pubbliche sull'esempio di quanto da anni in atto nei porti del Nord Europa.

Secondo Assiterminal, con una serie di altre misure a costo zero (attraverso, ad esempio, la riduzione della burocrazia e la semplificazione di procedure) è possibile a breve un abbassamento di costi e un miglioramento di efficienza. Inoltre per l'associazione è necessario un piano nazionale dei porti coerente con gli orientamenti comunitari circa la rete transeuropea dei trasporti. (1)

Un documento con l'avallo dei porti del nord, eccetto Genova. Merlo: "Mi tiro fuori"

I sei punti di Assoport

Authority regionali, autonome ed efficienti come un CdA. Un piano infrastrutturale che indichi le opere da fare per prime. Infine, incentivi alle imprese che vogliono investire nei porti



Roma. Sei punti per far ripartire i porti. Li ha approvati martedì l'assemblea Assoport con un documento unanime che riassume il pensiero logistico dell'associazione dei porti italiani.

Soddisfatto il presidente Pasqualino Monti (contento di come al programma abbiano aderito anche porti come Trieste, Venezia e Livorno), si tira fuori il presidente del porto di Genova Luigi Merlo ("rispetto Monti e Assoport, ma questo programma non è emendabile").

1. Infrastrutture prioritarie. Privilegiare quelle che «garantiscono redditività e coinvolgimento di investitori privati». **2. Governance.** Sistemi portuali e logistici «su iniziativa delle autorità portuali in collaborazione con le regioni». Le authorities avranno competenza su piani regolatori, scelte infrastrutturali, marketing e promozione. Il sistema portuale integrato invece coordina un piano, da far approvare dal ministero dei Trasporti, che decida su traffico, servizi, infrastrutture e promozione

3. Autonomia finanziaria. Eliminazione dell'articolo 18-bis della legge 84/94, che impone un limite di 90 milioni di euro annui della quota Iva sull'importazione delle merci introdotte in territorio nazionale. Il gettito va attribuito interamente all'autorità portuale. Infine, piena libertà per i porti nel determinare le tasse sulle merci, quelle di ancoraggio e di diritti.

4. Authorities-imprese. Le autorità portuali devono essere poste «nella condizione di operare come imprese», senza gravare «sul bilancio dello Stato».

5. Servizi tecnico-nautici. L'autorità portuale ha la potestà tariffaria, mentre l'autorità marittima ha la competenza esclusiva sugli standard di sicurezza.

6. Incentivi. Le imprese che vogliono investire nei porti devono essere incentivate.

«Assoport -commenta Monti- ha individuato nell'integrazione fra la componente marittima e quella ter-

restre della logistica e nel coordinamento fra poteri pubblici e attività dei privati, le chiavi di volta per affrontare l'impatto con le grandi concentrazioni del trasporto marittimo»

Renzi bacchetta Lupi sulle Autorità portuali

Grimaldi: l'accorpamento potrebbe creare rendite di posizione

Il ministro delle infrastrutture Maurizio Lupi, passato nello stesso incarico dal governo Letta a quello Renzi, non ha ancora svelato il mistero su cosa intende fare per quanto riguarda la riforma della legge 84/94 sulla riforma portuale. Secondo voci che circolano negli ambienti politici romani sembra che il neo capo del governo ed ex sindaco di Firenze, pur non essendo un esperto di problemi dello shipping, abbia subito puntato il dito sul punto debole del progetto Lupi: l'accorpamento delle Autorità portuali. «Ma che tu dici - pare abbia detto Renzi a Lupi - ma che tu dici Maurizio? Accorpate cioè riunire, mettere insieme Autorità portuali come Genova, La Spezia e Livorno? Oppure Napoli e Salerno? Palermo e Messina, Trieste e Venezia? Vien via Maurizio, vien via.» Scherzi e battute a parte, l'impresa sarebbe veramente ardua. Di questa importante questione come degli obiettivi di Confitarma per salvaguardare la competitività della flotta italiana, dell'utilizzo di scorte armate per la protezione delle navi mercantili nazionali che solcano mari infestati dai pirati, di tutto questo abbiamo parlato con il presidente di Confitarma, Manuel Grimaldi. Ecco qui di seguito l'intervista:

Cosa ne pensa del tentativo in atto del ministro delle infrastrutture Lupi sulla riforma

della Legge 84/94 e quindi sulla abolizione di un gran numero di Autorità portuali e dell'eventuale accorpamento delle restanti?

In questo caso si mette in gioco la competitività di un settore perché ancora non sembra chiaro che la logistica è al servizio delle imprese e dei consumatori finali, mentre l'accorpamento delle Autorità potrebbe comportare una riduzione della competitività e la creazione di maggiori rendite di posizione, con

un conseguente aumento dei costi a danno della concorrenza, senza alcun vantaggio per il sistema Paese. L'auspicio è che prima della definizione di questo provvedimento gli armatori possano essere coinvolti per poter dare il loro contributo. Tutto sommato siamo noi i principali utenti dei porti, e al Mini-

stro Lupi abbiamo già espresso, in linea generale, la nostra posizione rendendoci disponibili a tutti gli approfondimenti in materia

Quale è il commento del Presidente di Confitarma in merito alla notizia che la Procura generale indiana nel processo contro i due marò, Salvatore Gironè e Massimiliano Latorre, ha deciso di rinunciare al "SUA Act" la legge antiterrorismo?

La rinuncia all'applicazione del Sua Act da parte della Corte Suprema indiana è certamente un importante passo avanti ma, purtroppo, la conclusione di questa vicenda sembra ancora lontana. Non dimentichiamo che sono più

di due anni che le autorità indiane continuano a rinviare le decisioni e che non hanno mai voluto riconoscere a questi militari lo status di agenti dello Stato di bandiera la cui sovranità nelle acque internazionali è esclusiva. Naturalmente colgo ancora una volta l'occasione per ribadire la piena solidarietà e gratitudine di tutto l'armamento italiano ai due fucilieri italiani auspicando che l'intera vicenda possa essere definita al più presto, con un loro rapido ritorno in patria.

Nella vicenda, oltre alla risoluzione del caso giudiziario dei due fucilieri, si gioca anche la protezione delle navi italiane che operano in aree pericolose. In merito a questo quale è la richiesta di Confitarma al Governo?

L'utilizzo di team armati a bordo

delle navi mercantili ha comportato una drastica riduzione degli attacchi dei pirati soprattutto nell'area dell'Oceano Indiano, e di questo occorre tener conto dato che la principale preoccupazione è quella di salvaguardare la vita dei nostri equipaggi che operano in aree pericolose. Non dobbiamo dimenticare, tra i vari precedenti, il sequestro del mercantile Savina Caylyn e del suo equipaggio, per quasi un anno nelle mani dei pirati somali. Gli armatori italiani sono estremamente grati alla Marina Militare per lo straordinario impegno che, dal novembre 2011, ha assicurato protezione alle navi italiane nell'Oceano Indiano, e siamo soddisfatti dei risultati raggiunti, ottenuti a seguito dell'intenso lavoro con le varie componenti dell'Amministrazione. Di recente, il ministero dell'Interno

ha completato il quadro normativo consentendo di attivare servizi di protezione del naviglio mercantile da parte degli Istituti di vigilanza privata, come prevedeva la legge 13 del 2011, qualora non siano disponibili i Nuclei Militari di Protezione della Marina. Oggi la costante crescita della pirateria anche nel Golfo di Guinea, preoccupa molto la comunità marittima internazionale. Il nostro auspicio è che si possano adottare anche per quest'area geografica misure a difesa degli equipaggi e delle navi italiane.

Quale obiettivi si pone Confitarma nel triennio in corso per salvaguardare la competitività della flotta di bandiera italiana?

Innanzitutto, Confitarma intende impegnarsi al massimo in tutte le sedi, internazionali ed europee, ove vengono decise le norme che regolano il settore marittimo, affinché

lo shipping italiano sia sempre più presente e faccia sentire la sua voce per evitare di subire misure che non tengono conto della peculiarità della nostra flotta. Non bisogna dimenticare infatti che lo shipping, per sua natura, è internazionale ed è regolato da norme decise a livello mondiale ed europeo da tutti gli Stati. Poi, sul fronte interno, dobbiamo, da un lato rafforzare le relazioni con tutti i comparti dell'economia, dall'industria all'energia, all'automotive, per una strategia di sviluppo comune e, dall'altro lato, rafforzare l'azione verso la politica che non ha ancora la giusta consapevolezza dell'importanza strategica del settore marittimo, tanto che nel corso degli anni le competenze facenti capo ad una amministrazione

specifica sono state frammentate e spezzettate: oggi sono sette i Ministeri che si occupano della risorsa mare con il grave rischio di disperdere professionalità ed esperienze indispensabili per l'economia del nostro Paese. Di recente poi è stata avviata la riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che porterà alla sparizione della Direzione dei porti e che vi sarà una sola Direzione ad occuparsi delle numerose e complesse questioni del trasporto marittimo e dei porti.

Nonostante la crisi in atto il Gruppo Grimaldi ha potenziato i propri collegamenti nel Mediterraneo, in particolare sulla tratta Livorno-Savona-Valencia. Ci sono in programma ulteriori ampliamenti della rete mediterranea in vista della prossima stagione primavera estate?

In Programma abbiamo il consolidamento e rafforzamento delle numerose linee esistenti che sulla Spagna, per esempio, sono:

Giornaliere
Civitavecchia - Barcellona - Civitavecchia (Passeggeri e merci)
Savona - Valencia - Savona (Merci)
Livorno - Valencia - Livorno (Merci)
Trisetimanal
Livorno - Barcellona - Livorno (Passeggeri e Mercè)
Savona - Barcellona - Savona (Merci)
Salerno - Valencia - Salerno (Merci)
Cagliari - Valencia - Cagliari (Merci)
Lucia Nappi

La Spezia, operazioni veloci al LSCT con il preclearing

La Spezia - Hanno preso il via, con l'arrivo della nave MSC Clorinda, le prime operazioni di preclearing svoltesi nel porto della Spezia. Mentre la porta container si trovava ancora in navigazione e prima che avvenisse l'attracco al La Spezia Container Terminal, si è provveduto allo sdoganamento delle merci contenute nei container. Si è così passati finalmente alla fase operativa di un importante progetto che vede il porto spezzino outsider tra gli scali italiani. Il "preclearing", che vede interagire e collaborare fattivamente Autorità portuale, Capitaneria di porto e Agenzia delle dogane, consente agli operatori, autorizzati dalla dogana, di iniziare le pratiche di sdoganamento, trasmettendo le dichiarazioni d'importazione, mentre le merci sono ancora in mare in viaggio verso La Spezia. Questa procedura consente non solo di razionalizzare gli spazi portuali e di ridurre i tempi di scarico delle navi, ma anche di realizzare delle economie di scala, che renderanno il nostro scalo più appetibile ai traffici internazionali. La procedura si concretizza con il monitoraggio satellitare delle navi, da parte della Capitaneria di porto, che "aggancerà" i cargo, una volta varcati gli stretti del Mediterraneo e li monitorerà sino all'arrivo in porto.

Lorenzo Forcien, presidente dell'Autorità portuale ha dichiarato: «Sono molto soddisfatto dell'avvio della procedura del preclearing nel nostro porto sulla quale, da tempo, la comunità portuale tutta si è impegnata per il raggiungimento di un traguardo così importante che consentirà di velocizzare le procedure doganali relative al trasferimento della merce, incrementando notevolmente la competitività e la capacità del nostro scalo sullo scenario della portualità europea ed internazionale».

Elvio La Tassa - direttore dell'Ufficio delle Dogane della Spezia: «Oggi vedo concretizzar-



si una felice intuizione che ci ha portato ad essere il primo scalo in Italia a ricevere una nave con container già sdoganati prima del loro arrivo in porto. Dalla MSC CLORINDA risultano sbarcati 740 container di cui 23 sottoposti a controllo, ed il resto alla libera disponibilità degli operatori».

A sua volta Michele Giromita, ad di La Spezia Container Terminal, Gruppo Conship Italia ha detto: «Efficienza e velocità sono

nel dna di LSCT da sempre - sottolineo con orgoglio - queste due parole sono la chiave del nostro impegno ad offrire ai nostri clienti un servizio sempre più affidabile e innovativo. Sappiamo che tutti i soggetti che lavorano con noi al "sistema porto" hanno lo stesso nostro obiettivo ed è per questo che salutiamo con grandissima soddisfazione questo risultato, che è conseguenza di un lavoro in team che persegue l'eccellenza».