



**Autorità Portuale di Taranto**  
**Taranto Port Authority**

**RASSEGNA STAMPA**  
**Press Review**

**1 APRILE 2014**

# Porto di Napoli, azzerata da Lupi la vecchia terna di candidati a presidente

**Napoli - Pasquale Russo, presidente della Federazione degli Autotrasportatori Italiani, ha sospeso lo sciopero di cinque giorni che avrebbe dovuto iniziare il 31 marzo.**

Napoli - Tutto da rifare. Azzerata la vecchia terna (quaterna in questo caso perché vi si era aggiunto il comune di Castellammare di Stabia) di candidati a ricoprire il ruolo di presidente dell'Ap del porto di Napoli che dovrà riportare alla normalità la governance dello scalo partenopeo dopo oltre un anno di commissariamento, il ministro Maurizio Lupi ne ha chiesto una nuova. Precisando che i tre (o quattro) candidati devono essere figure altamente professionali e che l'indicazione dovrebbe contenere un nome condiviso dai soggetti coinvolti nella procedura di nomina. Lo ha comunicato il ministro alle Infrastrutture e Trasporti all'incontro di ieri a Roma con il presidente della Regione Stefano Caldoro, il presidente della Provincia Antonio

Pentangelo, il sindaco di Napoli Luigi De Magistris, il presidente della Camera di Commercio, Maurizio Maddaloni ed il sindaco di Castellammare Nicola Cuomo.

**Lupi ha chiarito che è nelle sua facoltà poterlo fare: l'Avvocatura dello Stato, dopo un attento esame sotto il profilo legale di quanto previsto dalla legge 84/94 istitutiva della Autorità portuali, ha dato il suo ok. Tutto da rifare dunque. Tramontata la presidenza del senatore Riccardo Villari, (indicato dalla Provincia) presidente designato, ma messo poi in**

discussione, dopo il caso Massidda di Cagliari, perché non dotato della necessaria professionalità in materia di shipping e trasporti (è, infatti, un medico), si riparte. Ma con una tempistica ben precisa: ci si incontrerà al Ministero fra dieci giorni per fare il punto della situazione. Qualcosa comincia a muoversi per trovare una soluzione al porto di Napoli precipitato in una pericolosa paralisi, rimetterlo in corsa riportandolo ad una gestione ordinaria e ponendo fine ad un commissariamento che va avanti da oltre un anno. Nel frattempo, in attesa del "presidente che verrà", la guida del porto di Napoli rimane nelle mani del commissario, l'ammiraglio Felicio Angrisano che molti vorrebbero rimanesse alla guida dello scalo partenopeo come presidente.

**Dulcis in fundo una buona notizia: la convocazione da parte di Lupi interpretata come un cambio di marcia, ha convinto Pasquale Russo, presidente del Fal, la Federazione degli Autotrasportatori Italiani, a sospendere lo sciopero di cinque giorni che avrebbe dovuto iniziare il 31 marzo.** «Questo non significa - dichiara Russo - che abbasseremo la guardia. Saremo sempre vigili, seguiremo ogni evento, pronti a ripartire con le proteste, se non si troveranno le giuste soluzioni per il porto di Napoli».



# Monassi: punti franchi vantaggi per imprese

**TRIESTE** - I vantaggi operativi, commerciali e fiscali derivanti dal particolare regime dei punti franchi del porto di Trieste: questo il contenuto dello studio realizzato dall'Autorità portuale in collaborazione con la Camera di Commercio e il Comitato Lloyd 170 presentato dall'Authority. «L'analisi ha l'obiettivo di stimolare l'interesse da parte di investitori nazionali ed esteri - ha commentato la presidente Marina Monassi - su di uno scalo portuale che,

nella nuova geografia europea dei flussi del traffico via mare della global economy, sta rapidamente conquistando una posizione di centralità lungo le direttrici dei grandi corridoi di transito trans-europei nelle relazioni Est-Ovest. Inoltre, grazie agli alti fondali naturali, Trieste è gate portuale di accesso diretto al mercato del Centro Europa per i grandi gruppi dello shipping che utilizzano navi di grande capacità sulle rotte via Suez da e per il Medio / Estremo Oriente e il Sud Est Asiatico».

Lo studio si articola su tre livelli di analisi: una comparazione delle procedure attuabili nei punti franchi triestini con quelle previste negli altri porti nazionali e nelle altre zone franche comunitarie; una quantificazione dei principali flussi del traffico di transito relativi al comparto delle "commodity" quotate presso le principali borse merci internazionali; un progetto finalizzato di sondaggi mirati presso le principali aziende del Nord Est Italia dei settori industriali agro-alimentare, costruzioni ed impianti, meccanico, tessile, import/export e della logistica. Dal risultati emersi dall'indagine, che come precisa l'Autorità portuale costituisce un punto di partenza per lo sviluppo di una azione di marketing mirata, si rileva che nel complesso delle operazioni-tipo esaminate, le posizioni di vantaggio per gli operatori ricoprono una incidenza del 73%, con una spiccata intensità dei vantaggi di natura commerciale, seguiti da quelli operativi, amministrativi e finanziari a pari livello.

Di particolare interesse anche l'analisi del mercato delle commodity, ripartite nei principali comparti dei prodotti energetici e delle materie prime, con un impatto "ad valorem" che su base annua supera i 21 miliardi di euro, con indubbi ritorni economici sull'economia cittadina e regionale in termini di indotto socio-economico e finanziario. Non ultime le opportunità offerte dal particolare regime dei punti franchi del porto di Trieste sotto l'aspetto fiscale dal credito doganale a 180 giorni, dagli abbattimenti sulle accise per le lavorazioni estero su estero, dal transito liberalizzato riferito al trasporto intermodale/combinato sulle direttrici internazionali.

L'analisi, inoltre, diventerà strumento di promozione della Camera di Commercio di Trieste nelle sue azioni di marketing territoriale per attrarre investitori e creare occupazione.

## **Porti: Merlo, e-port Genova esempio importante per Italia**

**Per presidente Ap genovese è modello vincente di sussidiarietà**

(ANSA) - GENOVA, 31 MAR - Quanto si accinge a fare il porto di Genova, dove l'Autorità Portuale è pronta a dare ad operatori privati la gestione diretta del suo sistema telematico, "è un esempio importante di sussidiarietà, un modello che vale per l'Italia". Così il presidente dell'AP genovese, Luigi Merlo, ha accolto il modello di gestione E-Port presentato oggi da Assagenti e Spediporto. Secondo le due associazioni, la scarsa competitività del sistema logistico italiano costa circa 40 miliardi di euro in termini di inefficienza. Significa per il sistema portuale italiano una perdita annuale di volumi verso i porti del nord Europa che la Cassa Depositi e Prestiti ha stimato in 440 mila teus (twenty feet unit, l'unità di misura dei container). "Di fronte a questi dati - ha detto Merlo - sono contento che ci sia una comunità portuale che si candida a gestire il futuro.

L'Autorità Portuale deve essere un soggetto facilitatore, non gestore. Se si vuole mettere al passo con l'Europa, l'Italia deve puntare su un modello per cui l'Autorità Portuale sia un soggetto più di governance e meno gestione. Purtroppo in Italia solo 4-5 porti oggi sono in grado di ragionare così".(ANSA).

## **Porti: Genova, gestione sistema telematico va' ai privati**

**A Spediporto e Assagenti, un modello innovativo per tutta Italia**

(ANSA) - GENOVA, 31 MAR - Genova sempre più porto di livello europeo: per la prima volta in Italia due soggetti privati, Spediporto (gli spedizionieri) e Assagenti (gli agenti marittimi) si candidano, con il pieno assenso dell'Autorità Portuale e dell'Agenzia delle Dogane, alla gestione del sistema telematico del porto. E-port resterà di proprietà dell'AP ma verrà gestito direttamente dalle due associazioni. Questo consentirà di ridurre del 75% i tempi di uscita delle merci, in linea con quanto avviene nei grandi porti nordeuropei.

"Oggi per Genova è una giornata storica, e mi auguro che lo possa diventare per l'Italia - ha detto il presidente di Spediporto, Maurizio Fasce -. La nostra proposta guarda all'Europa e vuole responsabilizzare direttamente le categorie.

Non c'è nulla di strano a guardare a ciò che avviene in Olanda e Germania, ma per l'Italia è una novità assoluta".

Secondo le associazioni degli spedizionieri e degli agenti marittimi italiani, dal punto di vista dei suoi sistemi logistici l'Italia sconta un ritardo di 30 anni. Il nuovo modello consente di adeguare Genova ai migliori standard europei. "Questo modello - ha sottolineato il presidente di Assagenti Genova, Gian Enzo Duci - consente una ottimizzazione della logistica, con conseguenti ricadute positive su tutto il sistema portuale".

Non a caso all'incontro, intitolato "Il futuro sbarca a Genova", hanno partecipato, oltre al presidente dell'AP, Luigi Merlo, anche i responsabili nazionali delle categorie interessate: il direttore dell'Agenzia delle Dogane, Giuseppe Peleggi, il presidente di Confetra, Nereo Marcucci, il presidente nazionale degli Agenti Marittimi, Michele Pappalardo, il presidente di Assiterminal, Marco Conforti.

"O l'Italia va in questa direzione, tanto più in vista dell'Expo - ha sottolineato Marcucci - oppure la logistica sarà tagliata fuori. Un ammodernamento del sistema logistico non è una scelta, ma una condizione necessaria. E comporta la responsabilità di tutti: dello Stato, che deve pianificare, dell'Autorità dei Trasporti, che deve fornire le regole, e delle Ferrovie dello Stato, che deve gestire".(ANSA).

**Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Venezia è diminuito del -22,3%**

*I crocieristi sono calati del -84,6%*

~~Lo scorso mese~~ Lo scorso mese il traffico delle merci movimentato dal porto di Venezia ha registrato una flessione del -22,3% essendo ammontato a 1,4 milioni di tonnellate rispetto a 1,9 milioni di tonnellate nel febbraio 2013. I carichi allo sbarco si sono attestati a 1,1 milioni di tonnellate (-24,1%) e quelli all'imbarco a 326mila tonnellate (-15,6%). Nel settore delle merci varie sono state movimentate 571mila tonnellate (-10,4%), di cui 352mila tonnellate di merci containerizzate (+7,3%) con una movimentazione di contenitori pari a 34.482 teu (+1,1%), 80mila carichi ro-ro (+7,2%) e 139mila altre merci varie (-37,8%). Le rinfuse liquide sono diminuite del -33,2% a 482mila tonnellate, con 378mila tonnellate di prodotti raffinati (-4,5%), un azzeramento del volume del petrolio grezzo e un calo del -21,6% del traffico delle altre rinfuse liquide che è sceso a 104mila tonnellate. In decisa contrazione (-21,6%) anche il volume delle rinfuse secche che ha totalizzato 400mila tonnellate, di cui 177mila tonnellate di carbone (+103,0%), 58mila tonnellate di cereali (+2,0%), 58mila tonnellate di mangimi e sementi (-23,3%), 37mila tonnellate di minerali (-2,9%) e 70mila tonnellate di altre rinfuse secche (-72,3%). Nel settore dei passeggeri il traffico è stato di 4.287 persone (-45,9%), di cui 654 crocieristi (-84,6%).

Nel primo bimestre del 2014 il porto veneziano ha movimentato un traffico delle merci pari ad oltre 3,3 milioni di tonnellate, con una diminuzione del -17,7% rispetto a quasi 4,1 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-febbraio dello scorso anno. Il traffico dei passeggeri è stato di quasi ottomila unità (-59,0%), di cui 654 crocieristi (-93,6%).

## Pronti 1,8 miliardi per la tratta ferroviaria Venezia - Trieste

Saranno finanziati interventi sulla rete esistente, in vista della realizzazione della TAV

Ammodernamenti e modifiche delle attuali infrastrutture ferroviarie regionali, delle quali si avvarrà il porto di Trieste per gestire la crescita dei traffici, sono state concordate mercoledì scorso a Roma durante l'incontro tra i presidenti della Regione Friuli

Venezia Giulia, Debora Serracchiani, l'omologo veneto Luca Zaia, il ministro alle Infrastrutture Maurizio Lupi, il commissario straordinario per la TAV Venezia-Trieste Bortolo Mainardi, l'amministratore delegato di RFI Michele Mario Elia e il capo della struttura tecnica di missione del

Ministero alle Infrastrutture Ercole Incalza.

L'argomento sul tavolo era costituito dal tratto Nord Est di Alta velocità e Alta capacità del Corridoio V e in particolare della tratta da Venezia a Mestre. Progettazione e realizzazione

però, richiederanno tempi e risorse economiche enormi. A breve termine, perciò, è stato deciso di finanziare - con una cifra complessiva di circa 1,8 miliardi di euro - una serie di interventi sulla rete esistente. Parte di questi saranno in grado di aumentare in maniera considerevole il numero di

treni in partenza e in arrivo al porto di Trieste, assecondando così il trend di crescita che pare confermato anche per i prossimi anni.

RFI, spiegano dalla Regione FVG, ha recepito le istanze del Friuli Venezia Giulia e del Veneto sulla modifica del tracciato (dell'Alta Velocità) oggi in progetto. Ma la vera novità saranno gli interventi per la velocizzazione della tratta esistente. Si tratta in particolare dello sdoppiamento e scavalco del Bivio San Polo presso

Monfalcone e dei due interventi sulla Udine-Cervignano e sul nodo di Udine (già finanziato), che serviranno anche alla modernizzazione dell'asse Adriatico-Baltico, attraverso il potenziamento tecnologico e strutturale della linea Pontebbana, diretta verso il centro ed Est Europa.

Di questo si è parlato lo scorso mercoledì anche a Trieste durante un incontro organizzato dalla sezione locale del Propeller, che ha

visto come ospiti gli ingegneri Roberto Carollo e Mario Goliani, già dipendenti delle Ferrovie dello Stato. Durante la serata è stata presentata la versione aggiornata di uno studio realizzato qualche anno fa da Goliani, in merito alle stime dei bisogni di sviluppo della rete ferroviaria a servizio del porto di

Trieste, in previsione dell'aumento dei traffici di contenitori e di semirimorchi. Citando quanto previsto dal Piano Regolatore del Porto, lo studio di Goliani riporta un'ipotesi di crescita fino a 1,2-1,4 milioni di TEUs per il traffico portuale dello scalo triestino nell'arco di 8-15 anni, ai quali sommare circa 400mila semirimorchi (non previsti in questi termini dal Piano Regolatore). Troppi per le attuali infrastrutture ferroviarie, ma perfettamente gestibili con gli interventi proposti dopo l'incontro di mercoledì a Roma. Entusiasmo per l'accordo raggiunto

è stato espresso anche dal presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa. Secondo Costa si è finalmente passati dalle parole ai fatti e 1,8 miliardi di euro sono una cifra che consente di ipotizzare interventi utili e risultati importanti, per dare risposta contemporaneamente a tre questioni: l'offerta di un servizio ferroviario efficiente per i pendolari, un allacciamento efficiente del porto di Venezia a Marghera e un collegamento passante tra l'aeroporto di Venezia e l'alta velocità.

R.C.

## Per Salerno finanziamento comunitario da 71 milioni di euro

“La Commissione Europa ha approvato un aiuto agli investimenti di 71 milioni di euro per l’ammodernamento del porto di Salerno”. L’annuncio è stato dato da Bruxelles con una nota dove si spiega che è stato ritenuto “conforme alle norme dell’Unione europea in materia di aiuti di Stato il finanziamento di un progetto di investimenti pari a 71,1 milioni di euro provenienti dai fondi regionali europei da realizzare nel porto di Salerno. Il progetto promuoverà gli obiettivi di trasporto dell’UE, come la salvaguardia di un’ampia gamma di collegamenti marittimi integrati in Europa, senza falsare indebitamente la concorrenza nel mercato interno”.

Nelle scorse settimane l’Italia aveva notificato, ai fini dell’approvazione nel quadro delle norme in materia di aiuti di Stato, la propria intenzione di finanziare un progetto dell’Autorità portuale finalizzato al miglioramento delle strutture esistenti del porto di Salerno mediante la concessione di sovvenzioni provenienti dai fondi regionali dell’UE. Questo supporto finanziario permetterà all’Autorità portuale di garantire l’ingresso in condizioni di sicurezza a navi di maggiori dimensioni ampliando l’imboccatura portuale, dragando il fondale marino e il canale di accesso al porto e prevede anche il consolidamento

di parte di uno dei moli esistenti.

La Commissione ha concluso dicendo che “l’investimento contribuirà a preservare un’ampia gamma di collegamenti marittimi integrati nell’UE. Il finanziamento è necessario per incentivare l’Autorità portuale a realizzare il progetto che altrimenti non può infatti essere fattibile senza un aiuto pubblico, dal momento che le entrate nette previste non coprono i costi di investimento. Il progetto comporterà una distorsione della concorrenza limitata perché il porto di Salerno è un piccolo porto regionale che serve principalmente la Regione Campania”.



## Lupi: «24 Autorità sono un non senso»

ORTONA - Le «24 Autorità portuali sono un non senso oggi», ha detto il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Maurizio Lupi (nella foto), intervenendo alla Capitaneria di porto di Ortona, a un incontro con cittadini e imprenditori sullo stato dello scalo adriatico. In particolare Lupi, ha sottolineato la necessità di «riduzione e accorpamento delle Autorità portuali». Un lavoro che guarda anche all'integrazione logistica per una programmazione di area. Inoltre, ha reso noto il ministro, la riforma portuale, che sta arrivando alla «discussione finale», porterà alla «definizione delle competenze». Parlando del porto di Ortona, il ministro Lupi ha detto che si tratta di uno scalo da implementare e inserire in un sistema di portualità dell'Abruzzo che comprende anche gli scali marittimi di Pescara e Vasto, ognuno per le proprie competenze. Il responsabile del dicastero di Porta Pia, era accompagnato dal presidente della Regione Abruzzo, Gianni Chiodi, dal comandante della Direzione Marittima Abruzzo-Molise, capitano di vascello, Luciano Pozzolano, dal comandante della Capitaneria di porto di Ortona, Fabrizio Giovannone, e dal sindaco, Vincenzo d'Ottavio.

Secondo il ministro, «non bisogna ragionare su un piccolo territorio. Va fatto prima il censimento delle risorse già stanziare, poi delle opere che possono partire e quindi dei progetti subito cantierabili all'interno di un piano nazionale». Lupi ha quindi invitato a non vedere i porti abruzzesi in una logica di «concorrenza» nell'arco di 100 chilometri.

E sul Piano regolatore, se per Ortona risale al '69, ha sottolineato Chiodi, invece «c'è il nuovo Piano regolatore per il porto di Vasto mentre per quello di Pescara entro Aprile contiamo di avere il parere della Valutazione ambientale strategica». «Col nuovo Piano regolatore - ha detto il sindaco di Ortona - ci siamo. Tra un mese le carte saranno pronte e portate in consiglio per un parere».

Ma l'iter è solo all'inizio. Quindi i nodi delle infrastrutture: la fruibilità piena della ferrovia Sangritana e il completamento della bretella tra il casello autostradale e il porto. Sul fronte dragaggio invece, per Ortona, «la Regione ha stanziato 9,3 milioni di euro, già deliberati», ha riferito Chiodi. Si attende ora la convenzione. Il Comune è ente appaltante. «Il dragaggio - ha quindi tenuto a sottolineare il comandante Giovannone - non è di necessità ma di sviluppo. Possiamo contare su un chilometro di banchine che vorrei vedere sempre piene di navi».

Dagli operatori locali, a fronte di lavori «fermi a 20 anni fa e con 20 milioni di investimenti» è stato quindi chiesto uno sforzo alla politica pari a quello degli imprenditori. Contro i comitati del «no a tutto» si è scagliato il rappresentante di Confindustria Chieti per la sezione trasporti, Giuseppe Ranalli: «Energia e Infrastrutture sono un'occasione su questo territorio».

## Soldi europei per lo studio B2Mos

Proprio mentre il Ministro dei Trasporti Lupi garantiva lo sblocco dei fondi per l'Ecobonus 2010, Bruxelles ha deciso di dare una seconda possibilità alle autostrade del mare. Dopo aver ammesso l'anno scorso che i risultati del programma Marco Polo erano stati al di sotto delle aspettative (S2S n.29 e n.20/2013), l'Unione Europea torna a credere nell'intermodalità terra - mare finanziando con 5,7 milioni di euro lo studio sui trasporti 'Business to Motorways of the Sea' nato per "promuovere la cooperazione operativa dei settori pubblico e privato al fine di migliorare l'efficienza delle autostrade del mare (progetto prioritario TEN-T n. 21)".

Lo ha comunicato l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA) di Bruxelles precisando che "lo studio selezionato per il finanziamento nell'ambito del programma pluriennale TEN-T per il 2012 contribuirà a definire uno spazio europeo di trasporto marittimo senza frontiere agevolando e semplificando la conformità alle normative e promuovendo soluzioni sostenibili di trasporto intermodale in grado di rafforzare la strategia delle autostrade del mare".

Gli Stati membri che partecipano a questo progetto, oltre all'Italia, sono cinque (Germania, Grecia, Slovenia,

Spagna e Regno Unito) e fra le aziende e istituzioni nostrane coinvolte figurano il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le Autorità Portuali di Civitavecchia e di Livorno, Gruppo IB e il RINA. Obiettivo del progetto "è quello - spiegano da Bruxelles - di superare gli ostacoli nel campo delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni (TIC) allo

scopo di garantire la continuità delle operazioni di trasporto nella catena di approvvigionamento multimodale. Questo incoraggerà lo sviluppo di una rete di autostrade del mare e migliorerà la coesione europea semplificando le procedure amministrative specifiche e riducendo gli ostacoli al commercio all'interno dell'UE".

L'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA) si occuperà di monitorare lo studio, il cui completamento è previsto entro il dicembre 2015.

## Il servizio universale di Trenitalia Cargo nel mirino anche a Bruxelles

Almunia avvia un'indagine sul contratto siglato dal Governo Monti, ma sotto la lente finisce anche il regalo di RFI alla consorella di 170 scali merci col placet del Governo Berlusconi

Ancora in attesa che il TAR di Roma fissi la relativa udienza, la battaglia giudiziaria delle imprese ferroviarie private contro la sottoscrizione del contratto per il cosiddetto servizio universale merci fra Ministero dei Trasporti (di concerto con il Ministero dell'Economia) e Trenitalia, avvenuta quasi in segreto e senza procedura di gara pubblica ad opera del Governo Monti a fine 2012 (S2S n.23 e 38/2013), è approdata con successo anche a Bruxelles.

In ballo ci sono i corrispettivi statali a fronte dell'esecuzione per il periodo 2009-2014 di quei servizi ferroviari cargo ritenuti dallo Stato necessari anche laddove non redditizi: quasi 370 milioni di euro incassati da Trenitalia per il triennio 2009-2011 e circa altrettanti (presumibilmente: le cifre non sono ancora note) per i successivi tre anni. Un contratto riguardante per lo più collegamenti da e per il Meridione che, secondo l'associazione Fercargo, sarebbe stato sottoscritto in violazione del Codice degli Appalti, perché, in sintesi, non sarebbe stato aperto ai privati.

Ecco perché la DG Competition della Commissione Europea ha reso noto di aver avviato un'indagine al riguardo, per verificare se "le misure in questione abbiano conferito un vantaggio economico selettivo a Trenitalia o ad altre società del gruppo, a scapito dei concorrenti". In particolare, scrive la Commissione, "le autorità italiane sostengono che l'obbligo di servizio pubblico sia necessario per garantire un servizio universale di trasporto merci da e verso l'Italia meridionale, al fine di mantenere e rafforzare la coesione regionale e l'equilibrio territoriale. La Commissione riconosce senz'altro

che gli obblighi di servizio pubblico sono importanti per fornire ai cittadini servizi di trasporto di elevata qualità. Tuttavia, in questa fase, essa nutre dubbi sulla necessità di prevedere obblighi di servizio pubblico per il trasporto di merci in una parte sostanziale del territorio italiano, in particolare alla luce del fatto che le tratte verso il nord del paese e

quelle internazionali sono già servite da compagnie ferroviarie concorrenti senza tali compensazioni".

Ma non è tutto, perché la DG guidata da Joaquín Almunia nell'occasione ha avviato un'indagine anche su un altro dossier, scaturito da denunce risalenti al 2011 relative ad un documento di

alcuni anni prima e alle conseguenze che esso comportò, vale a dire la Direttiva del luglio 2009 con cui il Governo Berlusconi diede il proprio imprimatur al conferimento, concretizzatosi poi negli anni successivi mediante i vari PIR (Prospetto Informativo di Rete), da parte di RFI a Trenitalia e alla sua controllata FS Logistica di circa 170 dei 241 scali merce fino ad allora di proprietà e affidati al gestore della rete. Disponibili, cioè, per

tutte le imprese di trazione che ne avessero bisogno, Trenitalia come quelle private (S2S n.43/2009, n.4 e 21/2010 e 6/2012). "Una redistribuzione di questo tipo all'interno del gruppo senza un adeguato compenso - spiega la DG Competition - può conferire al beneficiario un indebito vantaggio economico, in quanto ne migliora la posizione di mercato rispetto

ai concorrenti. Considerato che i principali operatori sul mercato italiano del trasporto ferroviario di merci operano anche a livello internazionale, i trasferimenti di asset in oggetto potrebbero incidere anche sugli scambi tra Stati membri".

Il Gruppo FS ha diffuso una nota per manifestare "la disponibilità e la volontà a collaborare con le autorità italiane ed europee per fornire tutti i chiarimenti necessari" e sottolineare che "le compensazioni ricevute dallo Stato per il contratto di servizio pubblico per il trasporto merci sono state nettamente inferiori ai costi sostenuti da Trenitalia per lo svolgimento del servizio, tal che si sono generate comunque perdite consistenti per la società nel corso degli anni". Il numero uno Mauro Moretti, inoltre, come

d'abitudine (S2S n.11/2013) ha colto l'occasione per attaccare gli ex manager del gruppo Trenitalia oggi alla guida della maggior parte delle società aderenti a Fercargo: "Queste aziende sono dirette da

nostri vecchi dirigenti licenziati e, quindi, potete capire se c'è qualche problema di rivalsa" ha affermato a margine di un convegno.

**Andrea Motzo**

# Italia leader nella produzione di frutta e verdura

Ferrara - Calano i consumi ma aumenta la produzione. L'Italia produce 36 milioni di tonnellate di ortofrutta: circa 18 milioni di frutta, oltre 14 milioni di ortaggi e 4 milioni di agrumi.

Ferrara - **Calano i consumi di frutta e verdura, ma aumenta la produzione.** L'Italia è infatti tra i primi produttori di ortofrutta in Europa e nel mondo. A dirlo è il Cso, Centro servizi ortofrutticoli, che ha presentato il progetto Ortofrutta d'Italia, iniziativa che vuole spiegare ai consumatori l'importanza per la salute della frutta di stagione. **L'Italia, infatti, produce circa 36 milioni di tonnellate di ortofrutta:** circa 18 milioni di frutta, oltre 14 milioni di ortaggi e circa 4 milioni di agrumi, «con dei primati assoluti europei e alcuni anche mondiali - ha detto Paolo Bruni, presidente del Cso - come le pesche, le pere, i kiwi, dove siamo leader indiscussi a livello europeo o come per i carciofi, dove siamo leader mondiali». Per le pesche e nettarine la produzione italiana è al primo posto in Europa, con il 43% della produzione totale.

L'Italia è leader in Europa anche per la produzione di pere, dove la percentuale è intorno al 35%, e per i kiwi, con il 70% del totale. **Anche nell'ambito degli ortaggi l'Italia può vantare una posizione di assoluto rilievo:** è il caso ad esempio del pomodoro, per il quale siamo il primo paese produttore nella Ue con il 37% del totale. Importanti sono anche i prodotti come le lattughe (22% del totale), i meloni (32%) e i radicchi (28%). Ma, nonostante la grande produzione, il calo di consumi continua, «ed è tanto

più allarmante - ha spiegato Bruni - se si considera che, al di là dei luoghi comuni, la spesa familiare per l'ortofrutta rappresenta oggi appena il 3% della spesa totale, non solo alimentare. Proporrei agli italiani di ritornare ad apprezzare il valore straordinario dei nostri prodotti - ha concluso - raddoppiando gli acquisti quotidiani per famiglia e garantendosi così, più benessere e salute».

## JP Morgan investe 100 milioni nel porto di Valencia

Le risorse serviranno ad ampliare gli spazi e le infrastrutture intermodali del terminal di Noatum

JP Morgan Asset Management ha messo sul piatto 100 milioni di euro per il porto di Valencia.

Ad annunciarlo è stato lo stesso fondo d'investimento americano spiegando che con il via libera ottenuto dalla port authority potranno essere erogate le risorse finanziarie necessarie a potenziare le infrastrutture del terminalista Noatum, il cui pacchetto azionario di maggioranza è controllato da investitori istituzionali.

Più nello specifico il piano d'investimento

prevede l'ampliamento delle superfici operative di banchina e di piazzale nonché il miglioramento delle commessioni intermodali fra le aree portuali e quelle retroportuali.

Noatum Ports è il maggiore gruppo terminalistico spagnolo e può vantare un ampio network di infrastrutture portuali a Bilbao (Noatum Container Terminal Bilbao), Valencia (Noatum Container Terminal Valencia), Malaga (Noatum Container Terminal Málaga),

Las Palmas (Operaciones Canarias Las Palmas, OPCSA) e Barcellona, dove gestisce il più grande terminal auto del Mediterraneo (Autoterminal). Il gruppo, inoltre, controlla vari altri terminal rinfuse nei porti di Santander (Noatum Terminal Graneles Santander e Noatum Terminal Polivalente Santander) e Sagunto (Noatum Terminal Polivalente Sagunto). Allo stesso gruppo terminalistico fanno capo anche due terminal ferroviari interni: l'Intermodal Terminal of Puerto Seco de

Coslada a Madrid (Conterail) e il Noatum Rail Terminal Zaragoza.

Paul Ryan, Global Head of Infrastructure di JP Morgan Asset Management, commentando i segnali di ripresa dell'economia spagnola ha detto: "Siamo convinti che l'economia della penisola iberica abbia voltato pagina e i riflessi positivi si faranno sentire anche sui commerci. I tassi di crescita nel secondo semestre del 2013 sono stati positivi mettendo fine a un lungo periodo di recessione che ha visto percentuali di decrescita negativa anche a doppia cifra. Per il 2014 attendiamo una crescita

economica dell'1% che salirà al 2 e oltre dal 2015".

Paul Ryan ha poi aggiunto: "I traffici marittimi e conseguentemente l'attività dei porti spagnoli escono da un periodo delicato ma con la ripresa economica anche l'handling portuale e il trasporto

marittimo vedranno incrementi notevoli. Il nostro impegno in Noatum Ports e Noatum Maritime (Marmedsa) rimane solido e invariato. Siamo felici di giocare un ruolo di primissimo piano nello sviluppo infrastrutturale dei traffici del porto di Valencia per il futuro".

N.C.

## Via libera di Bruxelles alla prima tranche di fondi per i progetti TEN-T

*Decisa l'erogazione di 12 miliardi di euro*

 La Commissione Europea ha deciso di autorizzare l'erogazione della prima tranche di fondi per 12 miliardi di euro destinati a progetti per la rete infrastrutturale transeuropea dei trasporti TEN-T. «Sono convinto - ha sottolineato il vicepresidente della Commissione UE, Siim Kallas, responsabile dei trasporti - che questo notevole impulso finanziario apporterà gli attesi benefici per il miglioramento dei collegamenti di trasporto e che il valore aggiunto determinato dall'investire in primarie infrastrutture europee sarà percepito chiaramente dagli investitori, dagli utenti del trasporto e dai cittadini».

Il programma Connecting Europe Facility, che sovrintende ai finanziamenti europei per i progetti infrastrutturali per il periodo 2014-2020, assegna fondi per oltre 26 miliardi di euro al settore dei trasporti, di cui 11,3 miliardi per investimenti in infrastrutture collegate ai trasporti negli Stati membri che rientrano nel Fondo di coesione. 

# Evergreen chiude il 2013 in rosso

Genova - La compagnia taiwanese Evergreen Marine ha chiuso il 2013 con la perdita di 49 milioni di dollari ed il fatturato ha registrato una contrazione dell'1%.

Genova - **La compagnia taiwanese Evergreen Marine** ha chiuso il 2013 con la perdita di T\$ 1,5 miliardi (\$ 49 milioni), a fronte dell'utile di T\$ 312,5 milioni ottenuto nel 2012.

**Il fatturato** ha registrato una contrazione dell'1% a T\$ 139,2 miliardi, mentre il margine lordo è sceso da T\$ 4,2 miliardi del 2012 a T\$ 388 milioni.

## Buone nuove per Hapag Lloyd dal reparto contabile e dal Cile mentre ZIM è contenta dei risultati del 2013

Il vettore tedesco ha aumentato nel 2013 il risultato operativo e i volumi, mentre gli azionisti di CSAV hanno approvato la fusione che dovrebbe creare la quarta compagnia di linea al mondo

Nonostante l'agguerrita concorrenza, l'anno scorso la compagnia di navigazione tedesca Hapag Lloyd ha migliorato i propri risultati finanziari e il volume delle merci trasportate. L'EBITDA infatti è cresciuto, anno su anno, di 54,6 milioni di euro raggiungendo i 389,1 milioni, mentre i risultati operativi hanno anch'essi registrato un significativo incremento, attestandosi, con una crescita di 41,0 milioni, a 67,2 milioni. Il volume delle merci trasportate è cresciuto del 4,6% raggiungendo i 5,5 milioni di TEU complessivi. Grazie infatti ai suoi quasi 100 servizi di linea attivi, Hapag Lloyd è stata in grado di cogliere appieno le varie opportunità di crescita su un mercato che rimane assai difficile.

"Entrambi i risultati dimostrano chiaramente la nostra forza sul mercato globale" ha dichiarato il presidente del consiglio di amministrazione della società, Michael Behrendt.

Il quadro però presenta anche tinte meno luminose, a partire dalle tariffe di trasporto che hanno continuato a deludere rimanendo in media di 99 dollari inferiori al valore medio registrato nel 2012 di 1482 dollari. Il fatturato è anch'esso sceso toccando 6,57 miliardi di euro contro i 6,84 dell'anno precedente, in conseguenza soprattutto a un dollaro più debole. Il risultato netto del gruppo poi, seppure migliorato, è ancora in rosso, con una perdita netta di 97,4 milioni di dollari a fronte dei 128,3 del 2012.

"Sebbene Hapag Lloyd abbia continuato a operare bene se confrontata con altri operatori del settore, questo risultato è molto al di sotto delle nostre aspettative e, tutto sommato, deludente" ha affermato senza peli sulla lingua Behrendt.

L'aspetto ricavi è stato influenzato in maniera positiva da ulteriori misure volte a tagliare i costi, che la compagnia aveva introdotto come risposta diretta

all'evoluzione delle tariffe di trasporto nel 2013, nonché, in misura minore, dal prezzo leggermente diminuito del carburante navale che ha fatto segnare una media annuale di 613 dollari per tonnellata. Ne

complesso le spese di trasporto sono diminuite di 409 milioni di euro.

La compagnia di navigazione amburghese ha 2 nuove navi da 13.200 TEU in costruzione, che dovrebbero entrambe entrare in servizio in aprile sulle rotte con l'Estremo Oriente nell'ambito della G6 Alliance.

"In conseguenza dei provvedimenti adottati nel 2013 la posizione finanziaria di Hapag Lloyd è oggi soddisfacente e le ha consentito di investire l'anno scorso 743 milioni di euro in nuove navi e container. Inoltre, tra settembre e ottobre del 2013 abbiamo collocato con successo una nuova emissione obbligazionaria di nominali 400 milioni di euro con un numero di sottoscrizioni eccedente l'importo iniziale. Il nostro bilancio è ora

solido con un rapporto tra capitali propri e asset del 41,9% e riserve liquide pari a 534 milioni di euro".

Nel contesto delle trattative in corso per acquisire le operazioni container della cilena CSAV, è in atto al momento un processo di *due diligence* e un dialogo con le varie parti in causa per preparare l'accordo dopo che un memorandum di intesa non vincolante era stato firmato lo scorso gennaio dalle due compagnie.

Un accordo vincolante dovrebbe essere firmato nel giro di un mese mentre la sua finalizzazione è prevista entro la fine dell'anno corrente.

A questo proposito è recente la notizia

che l'84,5% degli attuali azionisti di CSAV ha approvato il piano di fusione con Hapag Lloyd, che darebbe così vita al 4° maggior vettore globale di linea per container al mondo. Il piano prevede che, una volta completata la transazione, CSAV cederà i propri asset relativi al trasporto container via mare in cambio del 30% delle azioni di Hapag Lloyd, quota che potrebbe raggiungere il 34% in seguito a un aumento di capitale per il quale CSAV si è già impegnata per 350 milioni di dollari. Dopo la fusione, la nuova entità dovrebbe fruire di risparmi annuali pari a 300 milioni di dollari derivanti da sinergie.

# Più utili e container per Cma Cgm

Genova - La compagnia francese chiude l'anno con utili pari a 408 milioni di dollari, ma pesa la cessione del 49% di Terminal Link

**Genova - Cma Cgm aumenta gli utili e le merci trasportate:** nel 2013 la compagnia francese ha segnato **utili per 408 milioni di dollari**, in crescita rispetto ai 332 del 2012.

**I container trasportati sulle 428 navi del gruppo sono stati 11,4 milioni, in crescita del 7,5% contro una media del settore del 3%.** I costi per container sono calati del 5,3%, con un margine operativo delle operazioni del 4,8%, «uno dei più alti del settore» spiega la compagnia in una nota. Il fatturato è stato pari a 15,9 miliardi di dollari.

Sui risultati ha però inciso significativamente la cessione del 49% della società terminalistica **Terminal Link**.

**Evergreen teams up with COSCO and Hanjin on new FE-USEC services**

Evergreen and CKYH will further revamp their Far East-USEC services as it has emerged that Evergreen will team up with COSCO and Hanjin on a new Far East-USEC service via Suez that will be launched in May, coinciding with the new transpacific contract season.

The new service will be marketed as 'AWE 8' by COSCO and Hanjin and AUE by Evergreen. Yang Ming and K Line (both CKYH partners) are expected to participate as slot takers. The new loop will call at Xiamen, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Singapore ...(Suez)... New York, Norfolk, Savannah ...(Suez)... Xiamen. The first sailing is planned from Xiamen on 14 May.

The AWE 8/AUE will turn in 11 weeks with 11 ships of 8,500 teu, of which five will be provided by Evergreen, three by COSCO and three by Hanjin. It will be the largest FE-USEC string to be operated by the CKYH and Evergreen.

The new service will succeed to two existing FE-USEC via Panama services, with overall capacity remaining largely unchanged, although a seasonal panamax loop could be organized later on. From mid-May, the CKYH carriers will suspend their current AWS/AWE 5 service while Evergreen will merge its existing FE-USEC 'NUE' service with the 'AUE' service within a revised 'NUE' service. The new 'NUE' will be introduced from 12 May and will call at Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Ningbo, Shanghai, Colon, Charleston, Baltimore, Norfolk, New York, Colon, Tokyo, Kaohsiung. It will deploy eleven 4,200-5,100 teu panamax ships provided by Evergreen.

Evergreen will also join a Far East-USEC service via Panama together with COSCO and Hanjin, succeeding the current 'AWE 2', operated by COSCO with Hanjin, Yang Ming and K Line taking slots. Evergreen will brand it 'NUE 2'. It will be ensured with ten panamax units, of which eight are provided by COSCO, one by Hanjin and one by Evergreen. The AWE 2/NUE 2 service is expected to retain the existing rotation of Qingdao, Shanghai, Ningbo, Yokohama, Lazaro Cardenas (COSCO call), Cristobal (COSCO call), New York, Boston, Norfolk, Qingdao.

These moves mark the start of a new 'CHE' vessel sharing arrangement for Cosco, Hanjin and Evergreen on the Transpacific route, with K Line and Yang Ming also participating on slot arrangements with the CHE partners.