



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

26 MAGGIO 2014

Il Porto di Taranto ottiene la Zona franca doganale

L'area portuale di Taranto è stata stata riconosciuta Zona franca doganale non interclusa. Taglio di tasse e costi, quindi, per gli operatori che si insedieranno. Il provvedimento è del direttore interregionale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, Andrea Zucchini, e accoglie una richiesta che l'Autorità portuale aveva avanzato a giugno 2013 con l'obiettivo di rilanciare i traffici e attrarre nuovi investimenti. L'area sottoposta a Zona franca doganale è pari a un milione e 45mila metri quadrati.

Una buona notizia per il porto, ancorché attesa, che compensa quella negativa che arriva invece dal Consiglio di Stato. Resta infatti ancora bloccato il primo dei cantieri per l'ammodernamento del terminal container di Tct (Taranto container terminal), la società che fa capo ad Hutchinson ed Evergreen. I giudici, accogliendo il ricorso presentato dal raggruppamento costituito da Consorzio stabile Grandi Lavori (capogruppo Rti) e le imprese Carmine Ottomano e Claudio Favellato, hanno deciso, con un'ordinanza, di «sospendere la stipulazione del contratto di appalto sino alla decisione di merito che verrà comunque fissata con priorità».



L'adeguamento della banchina

A sei mesi dall'aggiudicazione dei lavori, quindi, un cantiere importante per il terminal container non si riesce ancora ad aprire, provocando palese insofferenza negli azionisti stranieri di Tct che hanno già dovuto accettare lo slittamento di un anno, da dicembre 2014 a dicembre 2015, degli interventi previsti dal pacchetto infrastrutturale. L'adeguamento della banchina del terminal era stato aggiudicato a novembre ad un raggruppamento di imprese formato da Cantieri costruzioni cemento, Salvatore Matarrese e Icotekne. Sessantaquattro milioni di euro l'importo. A gennaio, però, il raggruppamento di imprese ha contestato l'appalto e avanzato ricorso al Tar di Lecce che ha poi concesso la sospensiva. Nel mirino, il progetto presentato dalle aziende vincitrici della gara. Dopo un rinvio, il Tar si è espresso ai primi di aprile e dichiarato che la variazione progettuale proposta non alterava la richiesta del committente. Ricorso respinto, dunque, ma nel giro di qualche giorno il raggruppamento escluso ha lanciato la controffensiva al Consiglio di Stato, che adesso ha sospeso la stipula del contratto. Nel frattempo, l'Autorità portuale ha lanciato un secondo bando di gara per l'area del terminal. Si tratta dei dragaggi per portare i fondali ad una profondità di 16,50 metri e consentire così l'arrivo di portacontainer più grandi. Settantadue milioni di euro l'importo a base d'asta. Le imprese hanno 60 giorni per

presentare le offerte in relazione al bando europeo. Tra settembre e ottobre, se tutto andrà bene, si conta di fare l'assegnazione. E proprio perché c'è uno slittamento sulla tabella di marcia dei lavori che Tct ha chiesto la proroga di un anno della cassa integrazione a rotazione per i 530 addetti del terminal in vista della scadenza del 28 maggio.

Gli incentivi agli investitori

«La gestione della Zona franca aperta non interclusa è attribuita all'Autorità portuale di Taranto secondo le modalità del regime del deposito doganale privato» e «le operazioni di introduzione della merce destinata alla Zona franca saranno eseguite con la presentazione della dichiarazione di vincolo delle merci al regime del deposito doganale privato di tipo C»: è quanto si legge nel provvedimento istitutivo emesso dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli. Il codice doganale del 1992 prevede infatti per le Zone franche che le merci non comunitarie siano considerate, per l'applicazione dei dazi all'importazione, come non situate nel territorio doganale. E in quanto collocate nella Zona franca, anche le merci comunitarie beneficiano di misure per l'esportazione. Tutte le merci destinate alla Zona franca, rende noto Sergio Prete, presidente dell'Autorità portuale di Taranto, devono essere presentate in dogana unitamente alla dichiarazione di vincolo al regime. Una volta che la dichiarazione sarà stata accettata dalla dogana, si introducono le merci senza assolvere ai diritti e alle misure di politica commerciale. In altri termini, l'area in questione consente l'esenzione completa dalle imposte doganali e dall'Iva. Inoltre, le imprese manifatturiere che si insedieranno, avranno l'esenzione dall'imposta sui redditi, dall'imposta regionale sulle attività produttive e da eventuali oneri contributivi.

Il traffico merci

«Incrementare lo sviluppo dei traffici e del commercio internazionale, incentivare il transito, la spedizione delle merci, le vendite e gli scambi commerciali, ma anche favorire l'insediamento e la localizzazione di nuove imprese che creino occupazione e incentivino lo sviluppo economico»: così il presidente Prete riassume le finalità della Zona franca nel porto di Taranto. Agevolazioni di costo importanti, quindi, che possono dare molto e rendere anche maggiormente profittevole il progetto della piastra logistica. Un project financing in corso di esecuzione nel porto - si stanno costruendo le prime opere - per un importo complessivo di 219 milioni di euro e che ha l'obiettivo di allestire un'area attrezzata affinché le imprese possano lavorare, assemblare e trasformare le merci in transito nello scalo.

MSC porterà più container nello scalo labronico

MSC porterà nuovo traffico a Livorno, nell'ambito di un accordo raggiunto con l'Autorità portuale che – in cambio – garantirà l'avvio di lavori infrastrutturali per complessivi 17,8 milioni di euro.

Il patto è stato siglato nei giorni scorsi a Firenze negli uffici della Regione Toscana – alla presenza dei vertici delle istituzioni locali – e impegna la compagnia del gruppo svizzero di Aponte a portare nello scalo labronico 32.000 container in più ogni anno, rispetto agli 80.000 movimentati nel 2013, con un incremento pari al 40%.

A fronte di questo rinvolto apporto di traffico da parte di MSC, l'authority guidata da Giuliano Gallanti avvierà entro agosto i lavori per realizzare, in attraversamento del canale di accesso al porto, in zona Torre del Marzocco, un tunnel sottomarino capace di accogliere i nuovi oleodotti di Eni, opera da 6,1 milioni di euro che verrà completata entro maggio 2015. Inoltre saranno investiti 1,7 milioni di euro per rendere pienamente operativa la banchina della Calata Bengasi entro gennaio 2016, mentre 10 milioni saranno garantiti dall'AP per i lavori di dragaggio del canale di accesso necessari a portarlo ad una profondità di 13 metri.

Contestualmente alla firma di questo

nel porto labronico anche sul fronte delle crociere.

Infine il presidente dell'Autorità portuale, oltre a ringraziare la Regione per la disponibilità dimostrata, ha parlato di un'ulteriore tranche di investimenti per circa 20 milioni di euro destinati a potenziare la Darsena Toscana e altre zone del porto.

accordo, la Regione Toscana ha assicurato il suo impegno per cercare di garantire nel triennio 2015-2017 all'Autorità portuale livornese gli stessi 4,5 milioni di euro di finanziamenti già concessi dal 2012 al 2014, ovvero 1,5 milioni di euro all'anno. Soddisfazione è stata espressa dal Direttore di MSC Michele Bordiga, che ha spiegato come questi interventi consentiranno l'accesso al porto di Livorno con navi più grandi e anche di notte in sicurezza, aumentando la

competitività dello scalo, e ha poi aggiunto che quest'intesa potrebbe facilitare un maggior impegno del gruppo nel porto labronico anche sul fronte delle crociere.

Infine il presidente dell'Autorità portuale, oltre a ringraziare la Regione per la disponibilità dimostrata, ha parlato di un'ulteriore tranche di investimenti per circa 20 milioni di euro destinati a potenziare la Darsena Toscana e altre zone del porto.

competitività dello scalo, e ha poi aggiunto che quest'intesa potrebbe facilitare un maggior impegno del gruppo

Il porto di Rotterdam investe sull'interporto di Novara

L'annuncio è stato dato dal viceministro Nencini ma la notizia coglie di sorpresa anche i vertici di CIM spa

L'invasione dei porti del Northern Range verso il Nord Italia si fa sempre più seria.

Secondo quanto annunciato dal viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Riccardo Nencini,

"Rotterdam, oltre a essere il porto di Milano, è anche uno dei punti di riferimento dell'interporto di Novara, di cui sta acquistando delle aree". La notizia è emersa durante una visita di Nencini nei giorni scorsi a Livorno che è stata anche un'occasione di incontro con il presidente della locale port

specializzata. Di certo si può dire che l'interporto di Novara oggi è senza dubbio un interlocutore privilegiato per lo scalo marittimo olandese in termini di relazioni ferroviarie, se si considera che sono 34 (oltre 5 al giorno) i servizi intermodali che mettono in collegamento lo scalo piemontese con le banchine di Rotterdam. Se "il porto" investisse direttamente in aree a Novara, però, il sarebbe discorso diverso.

Nicola Capuzzo

authority, Giuliano Gallanti.

Affrontando il tema della sempre più urgente riforma dell'ordinamento portuale, il viceministro ha detto di guardare con crescente preoccupazione al fenomeno della penetrazione

commerciale dell'Italia da parte dei mercati del Nord Europa. Descrivendo questo presunto interesse del porto di Rotterdam per Novara, il viceministro ha parlato di una "situazione allarmante che può essere esorcizzata soltanto attraverso un cambiamento radicale dell'attuale ordinamento portuale".

Contattato direttamente da Ship2Shore per verificare la fondatezza e poter approfondire questa notizia, Nencini ha fatto sapere attraverso un portavoce che si tratta di un'informazione fondata e che questa settimana (dopo le elezioni europee) si renderà disponibile a dettagliarla meglio.

Singolare però il fatto che a Novara nessuno (compreso il top management della società CIM Spa che gestisce l'interporto) è al corrente di questa operazione né di eventuali trattative in corso per acquisire aree. "Non ne sappiamo nulla ma forse il viceministro è in possesso di informazioni che noi non abbiamo" fanno sapere.

In attesa di capire se davvero il viceministro Nencini svelerà i dettagli di questa importante notizia, la sensazione diffusa tra gli addetti ai lavori è che possa trattarsi di un incauto annuncio peraltro ripreso anche da diversi organi di stampa

Il viceministro delle Infrastrutture sollecita l'Ambiente sui SIN

24 maggio 2014

Molti dragaggi del porto sono legati al decreto che continua a ritardare – La riforma della 84/94

LIVORNO – La riforma della 84/94? «La riduzione delle Autorità portuali va nella direzione di una ragionevole semplificazione del quadro attuale ma da sola non basta. A monte di ciò serve una politica trasportistica nazionale che coordini tra di loro i progetti di sviluppo dei porti italiani». Di fronte al presidente dell'Autorità portuale, Giuliano Gallanti, il vice ministro alle Infrastrutture, Riccardo Nencini, venuto in visita a Palazzo Rosciano, ha parlato chiaro e ha disegnato il quadro europeo e nazionale che si staglia alle spalle dell'Italia, quello di un paese, i cui porti rischiano di essere tagliati fuori dalla corsa allo sviluppo a causa del fenomeno del gigantismo navale; quello di un paese cui oggi fa difetto una cabina di regia unitaria da cui far passare i molti, troppi, progetti di infrastrutturazione promossi lancia in resta da diverse Port authorities.

Il vice ministro ha ammesso di guardare con crescente preoccupazione al fenomeno della penetrazione commerciale dell'Italia da parte dei mercati del Nord Europa, al fatto che Rotterdam, oltre ad essere il porto di Milano, è anche uno dei punti di riferimento dell'interporto di Novara, di cui sta acquistando delle aree. Una situazione allarmante che, secondo il vice ministro, può essere esorcizzata soltanto attraverso un cambiamento radicale dell'attuale ordinamento portuale, quello stesso cambiamento che Gallanti auspica possa un domani impedire ai porti nostrani di decidere in piena libertà, senza un coordinamento a livello nazionale e senza nemmeno considerare il rischio della sovraccapacità produttiva, quali e quanti progetti infrastrutturali promuovere.

Nencini e Gallanti si sono inoltre soffermati su altre questioni, quali il piano regolatore portuale, che per il vice ministro è «una priorità da evadere il prima possibile», e la Piattaforma Europa, l'opera di espansione a mare dello scalo labronico, per il quale l'attuale segretario del PSI ha mostrato un notevole interesse, sia con riferimento al costo complessivo dell'opera che ai tempi previsti per la realizzazione.

Durante la visita, Nencini ha inoltre messo l'accento sulla necessità di sviluppare, a livello regionale, una politica di sistema che faccia perno sul retroterra ampio e pianeggiante di cui gode Livorno e che includa la società aeroportuale Sat in una visione logistica integrata.

Il vice ministro alle Infrastrutture ha infine condiviso la necessità – più volte sollecitata ma ancora non definita – che il ministero dell'Ambiente firmi quanto prima il decreto attuativo per il passaggio delle competenze dei SIN sui dragaggi nel porto di Livorno alla Regione Toscana. «Senza il decreto firmato – ha detto Gallanti – non possiamo oggi avviare i nuovi progetti di dragaggio del porto, compreso quello del canale di accesso».

Port Center anche Livorno nel network

24 maggio 2014

LIVORNO – L'obiettivo è di grande ambizione: da una parte creare un centro di informazione e di consultazione aperta alla città ed ai turisti (le crociere) sul porto, la sua storia e le sue funzioni; dall'altra entrare nel network mondiale dei "Port Center" che già funziona ed ha riferimenti anche nei paesi europei con realtà operative ad Anversa, Dunkerque, Marsiglia e prossimamente Genova, oltre a Melbourne in Australia e Ashdod in Israele.

L'accordo tra Autorità portuale di Livorno e Provincia è stato firmato in Fortezza Vecchia dal Giuliano Gallanti e da Piero Nocchi per un "Port Center" i cui lavori inizieranno entro l'inizio dell'estate e che dovrà essere pronto, con tanto di tavolo elettronico, documenti cartacei, vecchie foto e itinerari guidati, entro l'autunno. La Provincia è intervenuta con 80 mila euro nell'ambito dei progetti di collaborazione transfrontalieri di Ue.

In parallelo è stato firmato anche il protocollo (Chart des missions d'un Port Center) per l'ingresso del porto livornese con il suo "punto" nel network mondiale rappresentato per l'occasione dal direttore Olivier Lemaire di Villes et ports, l'associazione francese delle città portuali che è la più forte a livello mondiale del settore. Si tratta, hanno spiegato sia Lemaire che Gallanti, di un importante network internazionale che punta ad avvicinare i porti alle loro città sia per la comprensione delle reciproche problematiche, sia per la formazione di nuove leve di cittadini interessati ai traffici marittimi commerciali.

Venezia, il porto blocca i lavori del Mose

Venezia - La Conca di

Malamocco, l'escavo da quasi 200 milioni di euro realizzato presso la bocca centrale della Laguna Veneta e suo accesso principale, risulta ormai troppo piccola per le esigenze del traffico nel porto di Venezia

Venezia - La Conca di Malamocco, l'escavo da quasi 200 milioni di euro realizzato presso la bocca centrale della Laguna Veneta e suo accesso principale, risulta ormai troppo piccola per le esigenze del traffico nel porto di Venezia.

Questa almeno è l'opinione dell'Autorità portuale, che su decisione del suo presidente Paolo Costa ha deciso di chiedere l'interruzione dei lavori del Mose (cui la Conca è collegata) per rivedere dimensioni e profondità del passaggio di Malamocco, che oggi consentirebbe il passaggio di navi lunghe al massimo 280 metri, larghe 39, con pescaggio 12 metri.

Troppo poco per le ambizioni di Venezia, che in

attesa della sua mega-piattaforma offshore in mezzo al mare, non vuole perdere né traffico merci (dove in effetti le dimensioni delle unità in servizio sono sempre più grandi, specialmente nel settore container) né traffico passeggeri - dove è nota la polemica in corso sulle grandi navi.

Costa ha quindi convocato per giovedì prossimo una Conferenza dei servizi, nella quale tutti gli attori in campo dei lavori sul Mose (Magistrato delle Acque, Consorzio Venezia Nuova, Fincosit, Capitaneria di porto, amatori, spedizionieri, agenti

marittimi, terminalisti, rimorchiatori, piloti, ormeggiatori) per ridiscutere le tempistiche dei lavori.

Il rischio è che o si troverà un accordo, o altrimenti potrebbe scattare una battaglia di carte bollate, con l'Authority che potrebbe chiedere al Consorzio Venezia Nuova i danni subiti dal porto per i mancati traffici dovuti alle ridotte dimensioni della Conca di Malamocco.

Debutto a 'scoppio ritardato' per la P3

Posticipato in autunno l'avvio delle operazioni, Maersk si consola con una buona trimestrale

Non tutto sta andando secondo le previsioni per Maersk Line, CMA CGM e MSC: i tre principali liner mondiali avrebbero dovuto avviare le operazioni della maxi-alleanza P3 prima dell'estate, ma nei giorni scorsi la compagnia danese – contestualmente all'annuncio dei positivi risultati trimestrali – ha reso noto che il 'big day' è stato posticipato di diversi mesi, e il

debutto del consorzio non avverrà prima del prossimo autunno.

Nessun dettaglio sui motivi che hanno portato a questo slittamento, ma è noto che, mentre la Federal Maritime Commission – organo del governo statunitense che vigila su tutte le questioni relative alle attività marittime – ha già dato il suo assenso, la P3 deve ancora ottenere il via libera del Vecchio Continente, che viene dato per molto probabile, e quello, ben più ostico da raggiungere, da parte delle autorità antitrust cinesi, alla luce del conclamato protezionismo degli armatori della

Repubblica Popolare.

Maersk e CMA CGM hanno spiegato di stare lavorando, insieme al partner MSC, con le autorità coinvolte di Asia ed Europa per spiegare la natura dell'alleanza e illustrare le modalità con cui verrà messa in atto, ma evidentemente non tutto sta andando liscio come i 3 liner pensavano, se è stato necessario rimandare il debutto

di diversi mesi. E questo momentaneo stop suona ancor più impreveduto se si pensa che – come riporta la stampa specializzata britannica – i membri della P3 hanno già tempo affittato gli uffici londinesi da cui dovranno essere gestite operativamente le linee che ricadranno sotto 'l'ombrello' del consorzio armatoriale.

Alcuni osservatori hanno poi fatto notare che questo ritardo impedirà alla P3 di godere del picco dei traffici che regolarmente si verifica durante l'estate, quando i prodotti destinati alle festività natalizie iniziano ed essere spediti dal Far

East verso USA ed Europa.

Per il momento, comunque, gli ostacoli sulla strada della maxi-alleanza dei container non sembrano aver influito sui risultati di Maersk Line, che nel secondo trimestre del 2014 ha visto crescere il suo profitto operativo netto, passato da 204 (Q1 2014) a 454 milioni di dollari.

Anche i ricavi sono aumentati del 2,4% a 6,4 miliardi di dollari, mentre EBITDA ed EBIT hanno fatto segnare balzi in avanti ancor più significativi, rispettivamente arrivando a quota 682 milioni di dollari (+37%) e 503 milioni di dollari (+158%).

Il buon andamento riscontrato dalla business unit del gruppo Maersk dedicata ai container è dovuto in larga misura all'incremento dei volumi trasportati (+7,3%) e alla diminuzione del prezzo medio del bunker, passato da 626 dollari a tonnellata a 581 dollari a tonnellata: la combinazione di questi fattori ha più che compensato il calo dei noli, che si sono attestati ad una media di 2.628 dollari a FEU rispetto ai 2.770 dollari a FEU del primo trimestre 2014.

Bene anche le performance di APM Terminals nel secondo trimestre dell'anno: la controllata dedicata alla gestione dei terminal portuali ha visto crescere l'utile netto a 215 milioni di dollari (da 166 milioni) e i ricavi a 1,09 miliardi di dollari (+5%), mentre EBITDA ed EBIT hanno registrato aumenti del +32% e del +29% a 265 milioni e 230 milioni di dollari.

A livello aggregato, il gruppo danese A.P. Møller-Maersk ha totalizzato nel secondo trimestre 2014 un utile netto di 1,2 miliardi di dollari (+53%), su ricavi di 11,7 miliardi (+15).

Linee con l'Europa, il Marocco cerca armatori

Rabat - Il governo marocchino ha lanciato il secondo invito per le manifestazioni di interesse sulle linee tra il Paese nordafricano e l'Europa meridionale, rivolto unicamente a compagnie nazionali, sulla base degli accordi tra il Marocco e i suoi vicini settentrionali

Rabat - Il governo marocchino ha lanciato il secondo invito per le manifestazioni di interesse sulle linee tra il Paese nordafricano e l'Europa meridionale, rivolto unicamente a compagnie nazionali, sulla base degli accordi tra il Marocco e i suoi vicini settentrionali, che postulano l'equilibrio tra i vari operatori nel Mediterraneo Occidentale.

Le linee interessate riguardano alcuni collegamenti fra i porti di Tanger Med, Algeciras, Barcellona, Sète e Marsiglia e Genova.; ma si progettano anche linee tra Nador, Almeria, Malaga e Motril.

Per quanto riguarda i porti di Al Hoceima, Agadir, Laayoune e Tarfayal, sono previste linee per le isole

Canarie, Motril e Malaga. Secondo le regole previste dal dipartimento della Marina mercantile (Dmm), che rientra sotto il ministero guidato da Abdelaziz Rabbah, "un candidato può fare offerte su più linee" o può anche proporre porti non specificati nel bando ministeriale.

The EVER LISSOME (8,508 teu) is delivered

Evergreen is to receive the EVER LISSOME, fifth of ten ships of 8,508 teu ordered in May 2011 at CSBC Taiwan, as part of its 30-ship strong 'L-class' newbuilding program. The new ships will add to the 19 'L-class' units that are already in service (built in Korea by Samsung). The EVER LISSOME is owned by Evergreen's UK branch and flies the British flag. She is to join the new Far East-USEC 'AUE/AWE 8' service launched this week by Evergreen, COSCO and Hanjin using 11 ships of 7,500-8,500 teu, with K Line and Yang Ming taking slots. It is the first time that Evergreen will offer a FE-USEC service via the Suez Canal.

The EVER LISSOME, follows in this series the EVER LUCENT, delivered in March.