



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

19 GIUGNO 2014

Porti: Monti, o si cambia o si alza bandiera bianca

Autorità portuali facciano sentire a tutti che è una emergenza

(ANSA) - ROMA, 18 GIU - "I traffici, le grandi compagnie di navigazione, gli investitori internazionali non aspettano. Per i porti italiani, molti in gestione commissariale, o si cambia registro subito, varando le nuove regole che consentano di recuperare competitività, nuove infrastrutture, eliminare burocrazia e razionalizzare il ciclo logistico, oppure questa volta la partita si chiude davvero e per sempre". Ad affermarlo è il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, nel sottolineare come sia urgente e indispensabile che "governo e Parlamento adottino misure condivise e immediate". "Il recupero di competitività deve avvenire subito portando al traguardo una riforma dei porti che sia una cosa seria, senza bizantinismi, e che permetta un recupero di efficienza che renda i porti attrattivi per gli investitori", sottolinea Monti.

"Chiedo a tutti i presidenti dei porti italiani di far sentire forte quella che è oggi una emergenza: ridare credibilità al sistema paese partendo dai punti attraverso i quali l'interscambio mondiale entra nel nostro paese, i porti".

Il presidente di Assoporti abbandona i tatticismi. "Se non è percorribile la strada di un provvedimento d'urgenza che si occupi solo di questo settore, allora si trovi un accordo per il disegno di legge con corsia preferenziale. E' l'ora del coraggio l'ora di una riforma portuale di taglio europeo che fissi le regole del gioco sulla governance del sistema portuale e logistico, sull'autonomia finanziaria dei porti, sulla sburocratizzazione delle Autorità portuali, sulle concessioni e sulla capacità di attrarre investitori internazionali, su regole del lavoro che devono essere chiare, univoche e di mercato".

(ANSA).

Monti (Assoporti): se non è percorribile la strada di un provvedimento di urgenza per i porti, allora si trovi un accordo per il disegno di legge con corsia preferenziale

Per il presidente dell'associazione, è urgente e indispensabile che «governo e Parlamento adottino misure condivise e immediate»

Non si è saputo nulla del progetto di riforma della legislazione in materia portuale che il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, avrebbe dovuto introdurre nei provvedimenti adottati dal governo in occasione della riunione del Consiglio dei ministri tenutasi venerdì scorso. Non si sa, quindi, se la proposta sarebbe stata o è tuttora «forte», come assicurato in precedenza dallo stesso Lupi, o se invece sarebbe stata o è debole, come ipotizzato da diversi politici o rappresentanti del mondo dei trasporti.

Non ne sa nulla anche l'associazione delle Autorità Portuali italiane, i cui associati avrebbero dovuto essere i primi enti chiamati in causa dalla riforma, che ne avrebbe dovuto forse decretare la riduzione del numero tramite accorpamenti o soppressioni.

Non avendone evidentemente saputo nulla, Assoporti invoca nuovamente misure immediate. «I traffici, le grandi compagnie di navigazione, gli investitori internazionali - rileva il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani, Pasqualino Monti - non aspettano. Per i porti italiani, molti dei quali in gestione commissariale, o si cambia registro subito, varando le nuove regole che consentano di recuperare competitività, di realizzare le nuove infrastrutture, di eliminare burocrazia e razionalizzare il ciclo logistico, oppure questa volta la partita si chiude davvero e per sempre».

Secondo Monti, è pertanto urgente e indispensabile che «governo e Parlamento adottino misure condivise e immediate». «Il recupero di competitività ma anche di credibilità - ribadisce oggi il presidente dell'associazione - non può avvenire domani, né dopodomani. Questo recupero deve avvenire subito portando al traguardo una riforma dei porti che sia una cosa seria: niente bizantinismi, niente teoria, ma risposte immediate che consentano un reale salto di qualità in termini di efficienza e rendano i porti e il sistema logistico italiano maggiormente attrattivi per il mercato, per l'interscambio mondiale e per gli investitori. Chiedo a tutti i presidenti dei porti italiani - è l'esortazione di Monti - di far sentire forte al Paese quella che è oggi una emergenza: ridare credibilità al sistema Paese partendo dai punti attraverso i quali l'interscambio mondiale entra nel nostro paese, i porti».


Il presidente di Assoporti sembra prendere atto che il tentativo del ministro Lupi di convincere il governo ad assumere misure immediate per i porti è fallito: «se non è percorribile la strada di un provvedimento di urgenza che si occupi solo di questo settore - chiarisce Monti - allora si trovi un accordo per il disegno di legge con corsia preferenziale. Un disegno di legge che - secondo Monti - dovrà porre le basi per un forte cambiamento. Assoporti - sottolinea il presidente dell'associazione - è da oggi alleata di chi vuole cambiare, ma specialmente di chi comprende che senza un sistema portuale e di logistica efficiente, il Paese fa davvero poca strada e rischia di diventare una frontiera passiva del continente europeo».

«È - conclude Monti - l'ora del coraggio, l'ora di mettere a punto un articolato snello, di taglio europeo che, partendo dal testo base in discussione in Parlamento, fissi le regole del gioco sulla governance del sistema portuale e logistico, sull'autonomia finanziaria dei porti, sulla sburocratizzazione delle Autorità Portuali, sulle concessioni e quindi sulla capacità di attrarre investitori internazionali e su regole del lavoro che devono essere chiare, univoche e di mercato

A maggio il traffico marittimo nel canale di Suez ha registrato una flessione del -0,3%

I volumi di merci trasportati dalle navi in transito sono aumentati del +6,4%

~~inforMARE~~ Lo scorso mese nel canale di Suez sono transitate 1.426 navi, con una flessione del -0,3% rispetto a 1.431 nel maggio 2013. Le petroliere sono state 329 unità (-1,2%) e le navi di altra tipologia 1.097 unità (-0,1%), tra cui 526 portacontainer (-1,3%), 213 rinfusiere (+24,6%), 127 general cargo (-13,6%) e 88 ro-ro (-6,4%). Le navi transitate nel canale egiziano trasportavano complessivamente 70,3 milioni di tonnellate di carichi, con un incremento del +6,4% sul maggio 2013, di cui 34,6 milioni di tonnellate nella direzione nord-sud (+1,0%) e 35,6 milioni di tonnellate nella direzione opposta (+12,2%). Complessivamente i volumi di petrolio e prodotti petroliferi trasportati in entrambe le direzioni sono ammontati a 14,3 milioni di tonnellate (-8,1%) e i volumi delle altre tipologie di merci a 56,0 milioni di tonnellate (+10,9%).

Nei primi cinque mesi del 2014 il canale di Suez è stato attraversato complessivamente da 6.822 navi, con un incremento del +1,5% sul periodo gennaio-maggio dello scorso anno. Le petroliere sono state 1.651 (+14,3%) e le navi di altro tipo 5.171 (-2,0%). Le navi transitate nel canale trasportavano un totale di 327,2 milioni di tonnellate di merci (+7,6%), di cui 164,1 milioni di tonnellate nella direzione nord-sud (+4,6%) e 163,1 milioni di tonnellate nella direzione sud-nord (+10,9%). 

Maersk Line e CMA CGM applicheranno un General Rate Increase alle spedizioni dal Far East al Nord Europa/Med

L'aumento tariffario entrerà in vigore il 1° luglio

C'è chi riterrà questi aumenti tariffari una risposta alla bocciatura di martedì da parte delle autorità cinesi del progetto di alleanza armatoriale P3 Network proposto dalle compagnie Maersk Line, Mediterranean Shipping Company (MSC) e CMA CGM, che sono le prime tre per capacità di carico della flotta nel segmento del trasporto di linea (del 17 giugno 2014). C'è invece chi giudicherà questo rialzo dei noli fisiologico essendo effetto dell'attuale stato di salute del mercato. Fatto sta che la danese Maersk Line e la francese CMA CGM hanno annunciato consistenti aumenti delle tariffe delle spedizioni marittime dall'Estremo Oriente verso importanti mercati, primo fra tutti l'Europa.

Maersk Line ha comunicato tra l'altro l'applicazione a partire dal prossimo 1° luglio di un General Rate Increase (GRI) per il trasporti dal Far East (escluso il Giappone) al Nord Europa del valore rispettivamente di 575, 1.150 e 1.150 dollari per container high cube dry reefer da 20', 40' e 45'. Inoltre dalla stessa data la compagnia danese applicherà un GRI rispettivamente di 550, 1.100 e 1.100 dollari per dry container da 20', 40' e 45' spediti dall'Estremo Oriente (escluso il Giappone) al Mediterraneo (esclusa la Siria).

Anche CMA CGM introdurrà dal 1° luglio aumenti tariffari per le spedizioni marittime dall'Estremo Oriente al Nord Europa/Med. In particolare, il General Rate Increase per i trasporti dal Far East al Mediterraneo occidentale e orientale, all'Adriatico, al Mar Nero e al Nord Africa applicato dalla compagnia francese sarà pari a 550 dollari per container teu da 20'. Inoltre il GRI per le spedizioni da tutti i porti asiatici (inclusi Giappone, sud-est asiatico e Bangladesh) a tutti i porti nordeuropei (inclusi quelli del Regno Unito e del range dal Portogallo alla Russia) ammonterà anch'esso a 550 dollari/teu.