



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

14 MAGGIO 2015

Mednet, il nuovo progetto del Porto di Taranto

L'Authority coinvolta nel nuovo workshop di cooperazione internazionale che sarà presentato venerdì 15 maggio alle 11

Un nuovo progetto di cooperazione internazionale coinvolge l'Autorità Portuale di Taranto.

Il workshop, dal titolo "Mednet- Mediterranean Network for Customs Procedures and Simplification of Clearance in Ports" si terrà venerdì 15 maggio, alle 11, presso la sede dell'Authority. L'idea è stata approvata nell'ambito del Programma Comunitario Med, al quale il Porto ionico ha aderito unitamente a Paesi come la Spagna, la Francia, la Grecia, la Croazia, l'Albania, Malta e altri, su proposta di Rete Autostrade Mediterranee Spa.

L'obiettivo principale del progetto è creare e rendere operativo, nel medio-lungo termine, un network nel Mediterraneo costituito da autorità portuali e altri operatori ed esperti nel settore del trasporto, incentrato sullo scambio di esperienze riguardanti le attività portuali e doganali e la semplificazione delle procedure di clearance e di sdoganamento per le merci. Tra i partner italiani, si registra anche la partecipazione dell'Agenzia Nazionale delle Dogane, che ha fornito supporto al progetto in qualità di partner osservatore.

L'evento rappresenterà un'occasione per diffondere i risultati delle attività svolte e presentare ai portatori d'interesse il prototipo realizzato nell'ambito dell'azione pilota, mirante allo snellimento delle procedure di accesso al Porto di Taranto. Tale azione ha visto il coinvolgimento di stakeholder pubblici e privati, attori attivi di un vero e proprio processo di innovazione che giungerà alla realizzazione, nello scalo ionico, del porto ideale.

Interverranno, in qualità di relatori, Sergio Prete, presidente dell'Authority Portuale, Giuseppe Famà, Comandante della Capitaneria del Porto di Taranto e Giovanni Mario Ferente, direttore dell'Ufficio Dogane di Taranto.

Nel corso dell'evento sarà illustrata la nuova procedura telematica di richiesta di accesso in porto e di iscrizione ai registri ex art. 68 del Codice della Navigazione, oltre allo stato dei fatti inerente l'attuazione/gestione dello Sportello Unico Doganale e del Pmis II.

Porto di Taranto: workshop Mednet il 15 maggio

TARANTO – Si terrà a Taranto venerdì 15 maggio p.v. alle ore 11:00, presso la sede dell’Autorità Portuale di Taranto, il workshop del Progetto di cooperazione internazionale MEDNET-

Mediterranean Network for Customs Procedures and Simplification of Clearance in Ports – approvato nell’ambito del Programma Comunitario MED, al quale, come noto, l’Ente ha aderito unitamente ad altri partner provenienti dai Paesi di Spagna, Francia, Grecia, Croazia, Albania, Malta, ecc....., su proposta del capofila RAM (Rete Autostrade Mediterranee) SpA.

Principale obiettivo del progetto è di creare e rendere operativo, nel medio/lungo termine, un network nel Mediterraneo costituito da autorità portuali ed altri operatori ed esperti nel settore del trasporto, incentrato sullo scambio di esperienze riguardanti le attività portuali e doganali e la semplificazione delle procedure di clearance e di sdoganamento per le merci.

Tra i partner Italiani, infatti, è degna di nota, la partecipazione della Agenzia nazionale delle Dogane che ha fornito supporto al progetto in qualità di partner Osservatore.

L’evento del prossimo quindici maggio rappresenterà un’occasione per diffondere i risultati delle attività svolte e presentare agli stakeholder il prototipo realizzato nell’ambito dell’azione pilota, mirante allo snellimento delle procedure di accesso al porto di Taranto. Tale azione pilota ha visto il coinvolgimento di stakeholder pubblici e privati, attori attivi di un vero e proprio processo di innovazione che giungerà alla realizzazione, nello scalo jonico, del porto ideale.

Interverranno, in qualità di relatori, il Prof. Avv. Sergio Prete, Presidente dell’Autorità Portuale di Taranto, il C.V. (CP) Giuseppe Famà, Comandante della Capitaneria del Porto di Taranto e il Dr. Giovanni Mario Ferente, Direttore dell’Ufficio Dogane di Taranto. Nel corso dell’evento sarà illustrata la nuova procedura telematica di richiesta di accesso in porto e di iscrizione ai registri ex art 68 Cod. Nav., oltre allo stato dei fatti inerente l’attuazione/gestione dello Sportello Unico Doganale e del PMIS II.

Taranto, distripark nell'area del TCT?

Roma - Al termine di un incontro svoltosi lunedì pomeriggio a Palazzo Chigi è stata sottoscritta un'ipotesi di accordo con la quale si individuano le possibili condizioni per il rilancio dell'attività della Taranto Container Terminal (TCT) e con cui si prospetta un ulteriore anno di cassa integrazione straordinaria per i 540 lavoratori della società del porto di Taranto. A sottoscrivere il verbale sono stati il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, la sottosegretaria al Lavoro e alle Politiche sociali, Teresa Bellanova, il sindaco di Taranto, Ippazio Stefano, il presidente dell'Auto-

transhipment dei container che "ormai nel Mediterraneo è appannaggio dei nuovi porti del Nord Africa, della Spagna, della Grecia, dell'Egitto e di Malta".

Il distripark proposto per Taranto dovrebbe essere un vero e proprio distretto di attività logistiche per le merci che entrano in porto. Merci che dal punto di vista doganale restano "allo stato estero" e che in caso di riesportazione non vengono gravate da tassazioni.

rità Portuale di Taranto, Sergio Prete, e il general manager di TCT, Francesco Velluto.

Intanto il presidente del Propeller Club di Taranto, Michele Conte, ha lanciato la proposta di trasformare il container terminal al Molo Polisettoriale del porto in un distripark. Secondo Conte "non è più tempo di guardare indietro, di cercare colpe". La collettività tarantina si dovrebbe urgentemente - dice Conte - interrogare su cosa fare perché il Molo Settoriale non rimanga "un'area di sosta per il buen retiro dei gabbiani".

Secondo Conte il porto di Taranto non può più affidare le proprie sorti al traffico di

Piano per rilanciare il terminal container

C'è una preintesa tra Governo, Taranto container terminal - la società che gestisce in concessione l'infrastruttura portuale -, Comune e Autorità portuale di Taranto. È stata sottoscritta ieri a Palazzo Chigi nel nuovo vertice coordinato dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti - presenti il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, e il sottosegretario al lavoro, Teresa Bellanova - ed ha la finalità di superare la crisi del terminal container e rinnovare la cassa integrazione per i 570 addetti di Tct che scade a fine mese. Preintesa e non ancora intesa perché il 14 maggio il testo andrà al vaglio degli azionisti di Tct (Hutchinson col 50 per cento, Evergreen col 40 e gruppo Maneschi col 10) che faranno conoscere la loro risposta.



«Tra i punti essenziali della preintesa - spiega il sottosegretario Bellanova - c'è la conferma del cronoprogramma dei lavori di miglioramento del terminal container. A quel cronoprogramma il Governo tiene molto e alla sua piena attuazione vincola la ripresa delle attività. Adesso una cabina di regia - aggiunge Bellanova - vigilerà mensilmente sull'andamento della cassa integrazione, che sarà rinnovata, sull'avanzamento del cronoprogramma e sull'attuazione degli investimenti da parte dei privati. C'è infatti una quota di lavori che gli operatori dovranno effettuare: circa 8 milioni per gli interventi di ammodernamento delle gru del terminal container. È stato sottolineato che questi interventi dovranno necessariamente avvenire nel nuovo anno di vigenza della cassa integrazione, che è per ristrutturazione e sulla quale c'è il via libera del Governo perché bisogna mettere in sicurezza i posti di lavoro».

Nella preintesa non è stato inserito il ritorno in tempi brevi del traffico container, anche in forma parziale, nel terminal di Taranto.

È e rimane un nostro obiettivo ma oggi non ci sono le condizioni per raggiungerlo - osserva Sergio Prete, presidente dell'Autorità portuale di Taranto -. Su questo le posizioni rimangono rigide e Tct è solo un utilizzatore delle navi di Evergreen. Tuttavia, se la situazione migliorerà e i lavori andranno avanti, crescerà la fiducia reciproca e quindi i container potranno tornare a Taranto». Evergreen ha infatti annunciato di voler riportare il

traffico a Taranto solo dal 2017, ma «il Governo - aggiunge il sottosegretario Bellanova - continua a spingere perché ci siano segnali ravvicinati anche su questo versante. L'impegno è di ultimare i lavori di adeguamento del terminal nel giro di un anno, creando le condizioni per ripartire. È indubbio che i lavori vadano completati, tuttavia il Governo insiste nel chiedere che almeno una prima quantità di container torni a Taranto». «Va dato atto al Governo di aver lavorato molto sul problema del terminal container e la preintesa costituisce un passo avanti» commenta infine il sindaco di Taranto, Ezio Stefano.

Tct di Taranto, in vista un altro anno di cig straordinaria per 540 lavoratori

Nel corso di un incontro svoltosi ieri a Palazzo Chigi a Roma è stata definita un'ipotesi accordo con la quale si individuano le possibili condizioni per il **rilancio dell'attività della Taranto Container Terminal (Tct)**. Il documento prevede un ulteriore anno di cassa integrazione straordinaria per riorganizzazione complessa per i 540 lavoratori della società del porto di Taranto. Il verbale è stato sottoscritto dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, dalla sottosegretaria al Lavoro e alle Politiche sociali, Teresa Bellanova, dal sindaco di Taranto, Ippazio Stefàno, dal presidente dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, e da Francesco Velluto, general manager di Tct.

Riforma porti, Delrio: «Presto decreto su governance»

Roma - Il ministro alla Camera: «Il sistema ha bisogno di un riordino generale».

Roma - Il sistema dei porti in Italia «ha bisogno di un piano di riordino generale», che punti anche sulla riforma della governance per superare il gap con gli altri paesi. Lo ha detto il ministro alle Infrastrutture **Graziano Delrio** durante il **Question Time** alla Camera, precisando che «entro poche settimane al massimo» verrà portata a termine un'istruttoria attualmente in corso. Il ministro ha puntato il fuoco in particolare sull'ammodernamento delle infrastrutture, sullo sportello amministrativo unico e su quello doganale unico ma, ha aggiunto «c'è anche di revisione della governance, che è troppo complessa». Quest'ultimo punto «e il contenimento delle spese - ha concluso - andrà affrontato certamente», anche al fine di garantire efficienza ed efficacia della spesa pubblica.



Il Piano dei porti non trova pace

ROMA - La riforma dei porti e della logistica sembra proprio non trovar pace. Non c'è bisogno di essere né intenditori, né maghi, né indovini per comprendere che il cammino sarà ancora discretamente lungo e tutt'altro che in discesa. Il neo (sempre meno neo) ministro Delrio, come la stragrande maggioranza dei politici italiani non è addentro a un settore così specifico e particolare come quello logistico e portuale, e, almeno fino ad oggi, le sue dichiarazioni e i suoi interventi sulla materia, non sono andati oltre (lo stesso vale anche per molti altri politici locali e nazionali) alla solita, generica e scontata considerazione che «il rilancio dei porti può portare grossi benefici all'economia nazionale» e poco importa che costoro abbiano scoperto l'acqua calda o, come diciamo in Toscana (l'espressione sarebbe nata a Montelupo fiorentino) il buco (buho) alla conca. Il vero problema della nostra portualità rimane, comunque, il sostanziale immobilismo dovuto alla mancanza di politiche di rilancio veramente serie e degne di tale nome.

Quel che è certo o assai probabile, è, in poche parole, che la riforma Lupi sarà... ridimensionata così come il lavoro fatto dai così detti saggi del Comitato nominato dall'ex ministro.

Il primo decreto di riforma della 84/94 - si dice - dovrebbe vedere la luce a fine Giugno (ma da fonte romana - e chi potrebbe stupirsi? - si parla anche di Settembre, ndr) e il provvedimento inciderà in particolar modo sulla governance dei porti. In un primo momento era sembrato che Delrio fosse orientato a dare il via libera a quattro distretti nazionali. Troppo pochi, è stato fatto notare.

Se non impossibile, sarà certo assai difficile raggiungere un obiettivo del genere attraverso accorpamenti che scatenerebbero sicuramente guerre di campanile (rectius, di furore) che non è esagerato definire stellari. In seconda battuta il ministro e gli uffici del "MIT" hanno accennato a otto distretti: uno dell'Alto Tirreno con Savona, Genova, Spezia e Marina di Carrara, un secondo con Livorno, Piombino e Chitavecchia (non si comprende cosa ci incastra Civitavecchia), un terzo polo con Napoli e Salerno, nel sud Italia prenderebbe corpo il distretto della Sicilia, quello a sé stante di Gioia Tauro, quello pugliese con Bari, Taranto e Brindisi. Gli ultimi due sarebbero nel medio e alto Adriatico radunando Ancona con Ravenna e Venezia con Trieste.

Non si riesce a capire dove sia finita la Sardegna e non vogliamo credere che sia stata dimenticata. Sarà forse accorpata con la Corsica?

Le aree dei distretti, secondo una fonte romana, sarebbero estese anche a tutta la filiera logistica, dalla banchina al retroporto, sino all'ultimo miglio. A capo di ogni distretto si prevede di collocare un presidente nominato dal ministro, affiancato da un Comitato, molto somigliante ad un consiglio di amministrazione che - è sperabile - sarà composto da esperti e non dal solito politicume di trombati. Su questo punto si sta lavorando, ma non è facile togliere le castagne dal fuoco senza trovare le corde per far vibrare l'interesse dei privati, senza il cui coinvolgimento il cammino potrebbe interrompersi ancor prima di cominciare. Sarà ben difficile riuscire a stimolare l'interesse degli investitori senza apportare seri e sostanziali mutamenti agli assetti e alla natura giuridica delle società che saranno deputate a gestire i (per adesso fantomatici) distretti, magari operando una loro trasformazione in società per azioni. Dubbi, resistenze, interessi diversi, ancorché legittimi, una miscellanea di fattori che, condita con il catalizzatore della ristrettezza dei tempi, rischia davvero di trasformare il progetto in un flop, nel migliore dei casi, in una bomba ad alto potenziale, nell'ipotesi più malaugurata.

Si tratta, come ben si può comprendere, di una impostazione che interviene a mutare radicalmente quella precedente che prevedeva - lo ricorderanno i nostri lettori - quindici porti principali, definiti "core", e gli altri definiti "comprehensive" con il rischio di ribaltare anche l'ipotesi di riforma portata avanti dalla "Debora" nell'era Lupi.

E allora? Allora, per quanto assai poco edificante, non ci rimane che rimetterci all'antico adagio: ".chi vivrà vedrà".

Nencini, Ridefinizione 24 Porti, serve 'cervello' di coordinamento

Domani commissione su emendamenti a Codice

(ANSA) - VENEZIA, 11 MAG - "Appartengo ad una storia per la quale quando si parla di grandi infrastrutture e, fra queste, di portualità, bisogna superare due difetti che hanno rischiato di diventare stabili: il primo è un eccesso di localismo e accanto a questo un accesso di lacci burocratici che hanno ostruito la possibilità di fare in fretta in un mondo che ha subito straordinari cambiamenti". Lo ha detto il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Riccardo Nencini parlando all'inaugurazione dell'anno portuale.

"Ci sono finanziamenti che il governo ha messo per questo territorio - ha ricordato - che tocca parte dell'alta velocità tra Milano e Venezia, e ci sono finanziamenti che riguardano il cosiddetto ultimo miglio che ha sempre rappresentato, nel rapporto fra la portualità e il suo entroterra, un deficit straordinario in Italia". Nencini ha poi affrontato la questione della riforma dei porti.

"La nostra partita non è tra porti italiani - ha chiarito -. Noi abbiamo una competizione aperta da un pezzo soprattutto sul fronte della portualità Nord europea, efficientissima, anche per quanto riguarda la possibilità di rastrellare merci e imprenditoria italiana in un mondo che ogni giorno è più competitivo". Ciò che serve ora è "una ridefinizione dei 24 porti, con una articolazione di natura operativa: la possibilità cioè di dotarsi di una sorta di cervello di coordinamento, dove quello centrale sia collaborativo con le entità territoriali portuali, in modo tale che quei localismi che ha provocato un laccio per uno sviluppo per l'economia non possano più trovare diritto di cittadinanza". "Il secondo - ha concluso - è la riforma del Codice appalti, e la cosa

riguarda tutti gli imprenditori, anche quelli che operano nella portualità. Domani la commissione del Senato inizierà a lavorare sugli emendamenti e io spero - non dipende dal governo - che possa approdare all'aula del Senato al più tardi i primi di giugno per la sua futura approvazione". (ANSA).

Riccardo Fuochi: con i “corridoi” meno burocrazia

13 maggio 2015

MILANO – Riccardo Fuochi, presidente The International Propeller Club Port of Milan interviene con la seguente nota sul tema dei corridoi doganali che sta arroventando il dibattito nei porti.

“Relativamente al dibattito sui corridoi doganali – afferma Fuochi – sono in sintonia con Assologistica che ne sostiene la validità e l’efficacia. Sono le merci che definiscono le rotte e quindi è importante rendere sempre più competitive le nostre infrastrutture e gli snodi logistici e sburocratizzare il processo doganale il più possibile. Solo una maggior efficienza può attirare più traffici e quindi meno contenitori vuoti sulle banchine. Da imprenditore e spedizioniere (Riccardo Fuochi è anche vice presidente Fedespedi nda) che opera nel campo da anni e su mercati diversi, non sono d’accordo con quei miei colleghi che lamentano possibili danni e ritengo che l’approccio al problema debba essere moderno e in un’ottica di mercato. Sono favorevole a tutte le tecnologie che possono aiutare a superare i troppi vincoli burocratici che avvantaggiano solo i Paesi competitors. In merito ad Uimet, mi sforzo di capire alcune posizioni ma vedo un prevalere di polemiche e critiche che non so dove possono portare e in base a quali considerazioni vengano fatte. Come Propeller Milano, mi farò promotore per organizzare un momento di incontro tra Uirnet, Dogane e spedizionieri perché il dibattito dovrebbe essere orientato verso proposte concrete e costruttive, magari anche alternative, da chi non vede di buon occhio questa piattaforma”.

Accordo per promuovere Trieste quale destinazione dei grandi yacht che toccano il Montenegro

È stato sottoscritto da Trieste Yacht Berths, Trieste Refitting System e Kotor Mar

inforMARE - Oggi a Trieste, nella sede della Regione Friuli Venezia Giulia, i due consorzi di imprese triestine Trieste Yacht Berths e Trieste Refitting System e la montenegrina Kotor Mar, agente portuale a Cattaro, hanno sottoscritto un accordo per promuovere la destinazione Trieste fra i proprietari dei circa 1.700 grandi yacht che toccano ogni anno il porto del Montenegro. L'ente regionale ha svolto un ruolo determinante nel favorire l'intesa, che nasce nell'ambito della cooperazione internazionale da tempo avviata con il Montenegro.

Con l'accordo il porto di Cattaro si impegna a far conoscere tra gli armatori dei grandi yacht la possibilità di ormeggiare le proprie imbarcazioni a Trieste e di utilizzare i diversi servizi per la manutenzione e il refitting. Uno degli strumenti utilizzati per promuovere la destinazione Trieste è una chiave USB che contiene un filmato turistico su Trieste e sul Friuli Venezia Giulia e l'elenco degli operatori dei due consorzi, con i servizi offerti.

«L'intesa con il porto di Cattaro - ha rilevato la presidente dell'istituzione regionale, Debora Serracchiani - rappresenta un'ottima possibilità per attrarre in Friuli Venezia Giulia un turismo di qualità, puntando a intercettare e a far transitare per Trieste il movimento dei grandi yacht che toccano il Montenegro. Si valorizzano così i nostri servizi portuali, su cui puntiamo molto, e si creano potenzialmente nuovi posti di lavoro». «Ma l'accordo - ha aggiunto - è altrettanto importante perché favorisce lo sviluppo delle reti di impresa, un tema sul quale l'amministrazione regionale sta lavorando da tempo».

Accanto ai rappresentanti dei due consorzi di imprese di Trieste, Roberto Sponza e Marino Quaiat, e al presidente dell'Università Popolare di Trieste, Fabrizio Somma, alla firma dell'intesa erano presenti anche il direttore dell'agenzia Kotor Mar, Davor Rajevic, e Vasilije Kusovak, direttore esecutivo dell'Ente Porto di Cattaro, che ha sottolineato l'importanza di creare un marchio dell'Adriatico per migliorare la capacità di attrazione del traffico delle navi da crociera e della nautica. (JF)

In fase conclusiva la trattativa per il rinnovo del Ccnl del comparto marittimo

La verifica di ieri - hanno spiegato Filt, Fit e Uiltrasporti - è stata considerata congiuntamente positiva

inforMARE - È in discesa la trattativa per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto marittimo. A conclusione del confronto avvenuto ieri sullo stato di avanzamento della trattativa, che si è tenuto a seguito di quanto convenuto tra Filt, Fit e Uiltrasporti, Confitarma e Fedarlinea nell'incontro dello scorso 10 marzo, i tre sindacati hanno annunciato che questa potrebbe avviarsi verso la sua definizione.

«Tale verifica - hanno spiegato Filt, Fit e Uiltrasporti - è stata considerata congiuntamente positiva. Considerando che sono stati pressoché risolti alcuni problemi rimasti irrisolti per lungo tempo, per fattori contingenti e anche per la complessità delle materie trattate - hanno precisato i tre sindacati - le parti hanno deciso di proseguire quindi il confronto negoziale verso l'auspicabile chiusura dell'accordo sulle parti normative ancora rimaste sospese, in tempi rapidi. Pertanto si è individuato un fitto calendario di incontri a partire già dalla prossima settimana».

Filt, Fit e Uiltrasporti hanno specificato che ieri le parti hanno proseguito la riunione aprendo il confronto sulla parte economica partendo dalle rispettive considerazioni espresse nella riunione del marzo scorso. A tal proposito le organizzazioni sindacali hanno presentato una formale proposta economica in riferimento anche delle determinazioni assunte nell'Attivo Unitario dei responsabili e dei delegati riunito lo scorso 19 marzo. «Dopo un ampio e dibattuto negoziato - hanno reso noto Filt, Fit e Uiltrasporti - le parti hanno trovato una sostanziale intesa sull'impianto generale proposto in linea con i contratti di lavoro già rinnovati in altri settori». (A)

L'appello tedesco ai porti italiani

Monaco - Le principali associazioni della logistica cercano alleati: «Ci serve uno sbocco sul Mediterraneo, collaboriamo».

Monaco - La Baviera cerca alleanze in Italia, e questa volta la conferma arriva direttamente dai colossi logistici del settore, rappresentati da Lbt e Lbs (i corrispondenti di Assologistica e Fedespedi), le due associazioni più importanti di questo Lander, cavallo da tiro dell'industria tedesca e chimera dei porti italiani, che da sempre sognano di sottrarre una parte dei traffici di quest'area, appannaggio quasi totale delle banchine nord-europee.

"Banchine che tuttavia sono a 800 chilometri da qui, quelli italiani a 400. I container che arrivano e partono dalla Baviera all'Estremo Oriente guadagnano almeno quattro giorni di tempo, se movimentati nei porti nei porti italiani"

spiegano **Sebastian Lechner (Lbt) e Andreas Hilden (Lbs)**. L'endorsement è dei migliori, ma il credito di fiducia che viene concesso all'Italia dalla Baviera non può essere sciupato, perché questa regione non aspetta, come spiegano i due manager tedeschi alla WiderMos Conference organizzata a Monaco di Baviera dall'Autorità portuale della

Spezia. Lechner e Hilden spiegano bene i motivi per cui oggi La Spezia, Trieste, Venezia o Genova non possono essere privilegiate: non solo i limiti fisici delle infrastrutture, ma anche quelli geo-politici: "Austria e Svizzera, spiega Lechner, hanno da più di 20 anni politiche ambientali contro cui è difficile poter eccepire: non vogliono i camion, dunque l'unico mezzo per attraversarle è il treno". Da qui il lavoro portato avanti dall'Italia con **WiderMos**, il programma dell'Unione europea guidato

dall'Autorità portuale della Spezia per velocizzare la catena logistica della merce migliorando le connessioni e la comunicazione nei vari passaggi della catena logistica, all'interno delle reti Ten-T. La conferenza di Monaco, moderata dal Secolo XIX-The MediTelegraph, è proprio il momento per fare il punto sulla situazione di WiderMos e i risultati raggiunti. **Come spiega Federica Montaresi, responsabile del progetto, oggi i corridoi ferroviari con Meizo sono diventati una realtà operativa, e il prossimo passaggio sarà il corridoio La Spezia-Padova.** Il programma è già un realtà sulle tratte ferroviarie operate da Kombiverkehr in Germania, tra i porti di Kiel e Amburgo con l'intera rete logistica tedesca, e proprio questo è un ulteriore elemento di sfida all'Italia in una possibile contesa per il traffico bavarese, che appunto non aspetta. Tuttavia, ma fiducia c'è: "Sono numerose le strutture con cui oggi la Baviera lavora molto - dice **Hilden** -: gli interporti di Meizo e Verona ad esempio. Ma abbiamo bisogno di regole omogenee. Ed è sbagliato pensare che la Germania sia il modello da seguire. Noi non siamo nella posizione di insegnare niente a nessuno. Possiamo offrire un pezzo della soluzione, ma questo Paese non può considerarsi un'isola. Siamo l'Europa, e la chiave per rendere omogeneo il linguaggio della logistica, delle dogane, dei singoli Paesi deve per forza di cose arrivare da Bruxelles". Tuttavia, le resistenze sono ancora numerose. **Sebastiano Grasso**, vicepresidente di Contship Italia, ha ricordato le difficoltà e le resistenze incontrate proprio alla Spezia nell'applicazione dei corridoi doganali, mentre **Zeno D'Agostino**, commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste, ha sottolineato che spesso le resistenze arrivano

proprio dai porti e da certe frange delle comunità portuali italiane, troppo spesso ancorate a posizioni di rendita. Nel contesto delle Autostrade del Mare, sono 47 i progetti attualmente in corso in Europa, per un valore complessivo di 417,9 milioni di euro

provenienti, provenienti dal programma Ten-T. La Spezia è l'unico porto italiano capofila di uno di questi progetti.

CMA CGM realizzerà e gestirà una piattaforma logistica a Cuba

Accordo con la Sociedad Mercantil Cubana Almacenes Universales SA

inforMARE - Il gruppo armatoriale francese CMA CGM ha annunciato di essere la prima azienda internazionale ad aver siglato un accordo nel settore della logistica a Cuba. Il gruppo transalpino ha infatti sottoscritto un'intesa per la realizzazione e gestione di una piattaforma logistica nel porto di Mariel con la cubana AUSA (Sociedad Mercantil Cubana Almacenes Universales SA), società che gestisce attraverso la filiale TC Mariel il terminal per contenitori del porto cubano, scalo che è situato a circa 40 chilometri da L'Avana.

La nuova piattaforma logistica sarà realizzata nella zona economica speciale Mariel ZEDM che copre un'area di 4.600 ettari di cui fa parte anche il container terminal TC Mariel. Il gruppo francese, attraverso la filiale logistica CMA CGM LOG, collaborerà con AUSA alla gestione di 12.000 metri quadri di magazzini e di 5.000 metri cubi di magazzini frigo. (inf)



«Tavolo» fra autorità Ue, cinesi e Usa

BRUXELLES - Finalmente è giunta l'ufficialità in merito al prossimo incontro che vedrà riunite allo stesso tavolo le autorità europee, cinesi e statunitensi che hanno il potere di regolamentare le attività legate al trasporto marittimo.

Membr*i della Commissione europea, della Federal Maritime Commission (Fmc) e del ministero dei Trasporti cinese si confronteranno il prossimo 18 Giugno nella capitale belga. L'incontro è il*

naturale seguito di quello tenutosi nel Dicembre 2013 allorché i tre organi di controllo verificarono insieme le tendenze in atto nel settore container marittimo con l'annunciata costituzione delle prime grandi alleanze fra i maggiori vettori mondiali. A distanza di circa un anno e mezzo esamineranno l'evoluzione di mercato, i cambiamenti avvenuti dopo che si sono formati i noti quattro grandi raggruppamenti e cioè il 2M (Maersk, Msc), l'Ocean Three (Cma Cgm, Uasc e China Shipping Container Line), il "G6" (Hapag Lloyd, Nyk, Oocl, Apl, Hyundai e Mof) e il "Ckyhe" (Cosco, K-Line, Yang Ming, Hanjin ed Evergreen).

Nel precedente summit, a Washington, nel mirino delle autorità fini, con sfumature e giudizi diversi, l'allenza che si stava formando tra Maersk, Msc e Cma Cgm contraddistinta dalla sigla "P3". Dopo i dubbi e le obiezioni che furono avanzate, quell'accordo non arrivò a buon fine ma subito dopo i due maggiori vettori, Maersk e Msc, definirono la collaborazione che, sotto la sigla "2M", ha poi preso il via nell'anno in corso.

A Bruxelles si discuterà in particolare anche del fenomeno della congestione portuale che sta interessando diversi scali americani e che secondo le recenti prese di posizione di uno dei membri della Fmc, Richard Lidinsky, sempre molto critico verso questo tipo di accordi, e dell'associazione dei caricatori americani, è proprio da addebitarsi all'arrivo sulla scena internazionale di questi raggruppamenti che influenzano l'attività dei terminal determinando per alcuni un eccesso di lavoro e per altri una crisi occupazionale. Negli scorsi giorni il World Shipping Council (Wsc), l'organizzazione che rappresenta gli interessi dei vettori di linea operanti nel mercato Usa, ha replicato con forza alle tante critiche denunciando che i ritardi e le congestioni, i sovra costi, che hanno interessato alcuni porti, specie quelli della costa pacifica, sono dovuti anche a strutture ed organizzazioni che ancora devono allinearsi a quelle che sono le nuove tendenze in atto nel commercio mondiale.

«Un processo inevitabile» lo ha definito pochi giorni fa a Genova uno degli armatori leader mondiali, Gian Luigi Aponle, fondatore del gruppo Msc, che va incontro all'esigenza di ricercare economie di scala nella gestione dei traffici a tutto vantaggio, alla fine, degli stessi consumatori.

Comunque oltre a quella sul fenomeno del congestionamento portuale, degli effetti «del grande potere acquisito dalle compagnie che oggi supera quello dei singoli governi», come ha recentemente affermato Lidinsky, è in atto una seconda indagine, avviata nel Novembre 2013 sempre sulle nuove alleanze, che sta portando avanti la Commissione europea con l'obiettivo di valutare se i vettori stiano violando le norme comunitarie sulla concorrenza. Su questa attività della Commissione non si hanno comunque ancora notizie di alcun tipo.

Maersk expected to order up to eleven new 20,000 vessels

Maersk Line is expected to order up to eleven new 20,000 teu vessels, marking an investment worth more than US\$1bn.

The fleet of ships are expected to be built in Korea and under a Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) contract.

It is speculated that the order is for seven 20,000 teu ships with the option for a further four. Sources of *The Wall Street Journal* however, said that the number was six and four.

A spokesperson for Maersk Line declined to comment.

The new ships are believed to be scheduled for delivery between 2017 and 2018 and are priced at US\$155m each.

Maersk Line is the largest shipping company in the world. The group experienced another positive year in 2014, making a net profit of US\$5.2bn, increasing by 33%.

Greece reduces stake of Piraeus Port Authority up for sale

The Greek government has revised down the stake for sale in Piraeus Port Authority from 67.7% to 51% according to industry sources.

A new tender offer was scheduled to be sent to shortlisted bidders by the middle of this week. The management of ferry services will not be included in the offer, said Bloomberg sources.

Although the privatisation has not yet been officially announced, workers at the port are taking part in a 24-hour strike today to protest against the plans.

Industry sources believe that China Cosco Pacific Co. is the favourite in the race to win the tender among a shortlist of buyers that includes the likes of APM Terminals and Philippines-based terminal operator International Container Terminal Services, Inc (ICTSI).

Greek Prime Minister Alexis Tsipras spoke to Chinese Premier Li Keqiang on the telephone on April 15 about Piraeus and the Chinese Foreign Ministry said in a statement: "Greece is willing to become a strategic cooperative partner of China in Europe."

An industry source told *CM* that he believed the sale of 51% will go ahead, with some minor changes but that the Greek government wants increased and broader co-operation with China, in return for selling the port to Cosco.

In parliament on Monday (5 May), Greece's minister for the economy, infrastructure, shipping and tourism, Giorgos Stathakis, said that talks were underway with Cosco but stressed that these talks are focusing on the two container terminals the company already operates in the port of Piraeus, not the new proposed privatisation.

"Our policy is clear and aims at maximising the benefits of the Greek state. Negotiations with Cosco are underway so that we can find solutions which will form a modern management model for all Greek ports," he said.

Stathakis added that talks with Cosco were taking place simultaneously with negotiations with European institutions and in the framework of a "multilateral geopolitical economic strategy."

A Greek official told *The Wall Street Journal* that the sale should yield "slightly below" the minimum €500 million (US\$583 million) that was expected if the 67.7% stake was up for sale.

The privatisation of Piraeus Port Authority had been in doubt for some time following left wing party, Syriza's electoral victory earlier this year.

However, even hardliner Theodoris Dritsas, Greece's alternate shipping minister, who had renounced the privatisation within days of the election, has conceded that the process will proceed.

He recently stated that no interest has been expressed in any other port authorities than Piraeus and Thessaloniki.

Greece has come under pressure to sell state assets in order to help finance a new bail-out deal with the EU, the International Monetary Fund (IMF) and the Europe Central Bank (ECB).

Drewry: Ocean Three to become Ocean Four

Shipping consultants, *Drewry*, have joined a growing number of industry voices who believe that German shipping line, Hamburg SÖd, will become part of the Ocean Three alliance.

"It now only seems a matter of time before these carriers make the formal announcement that Hamburg SÖd is to become a fully-fledged member of Ocean Three, or Ocean Four as it will presumably have to be re-named," stated *Drewry* in its weekly container publication.

The analysts cited examples of cooperation between Hamburg SÖd and the Ocean Three, which comprises of CMA CGM, United Arab Shipping Company (UASC) and China Shipping Container Lines (CSCL), on eight separate trade routes.

Apart from a number of slot-exchange agreements, these include the German carrier deploying one vessel each on two new Ocean Three services; a Transpacific (Asia-US East Coast) route and an Asia-US East Coast-Europe trade-lane respectively.

In recent months, the likes of CMA CGM group vice-chairman, Rodolphe Saade, and Hamburg SÖd's executive board chairman, Ottmar Gast, have fuelled speculation of a tie-up.

According to *Drewry*, "opening the door to another company into your trade via slot charter deals is risky in that new entrants often have to build a presence through low rates."

However, it also stated that in this case, the risks and rewards are split "pretty equally" and further close cooperation would make the shipping lines "even less likely to undermine each other".

The consultancy believes that the carriers will test preliminary operations in new markets before taking "the plunge". These include UASC appointing agencies in South America and Hamburg SÖd now operating its first ships in East-West trades.