



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

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

**9 LUGLIO 2015**

# Taranto a caccia di investitori

Trovare un nuovo operatore che prenda il posto della società Taranto container terminal messa in liquidazione dagli azionisti il 12 giugno, dare impulso all'ammodernamento dell'infrastruttura e coprire con gli ammortizzatori sociali i 540 addetti di Tct che, tra meno di 75 giorni, finita la procedura preliminare, saranno in mobilità. Il porto di Taranto vive un'estate difficile e i suoi problemi si aggiungono ai tanti che assediano la città sul fronte dell'economia e del lavoro. Se da un paio di mesi era prevedibile che Hutchinson, Evergreen e gruppo Maneschi avrebbero liquidato Tct, che per 60 anni aveva ottenuto la concessione del terminal container, ora, invece, la prospettiva non è chiara. Palazzo Chigi, ministero delle Infrastrutture e Autorità portuale hanno lanciato un'attività che il sottosegretario alla presidenza, Claudio De Vincenti, ha definito di «scouting», facendo leva sulla collocazione logistica e sugli investimenti previsti. I contatti in corso per il momento porterebbero a tre nomi, Msc, Cma-Cgm e Ictsi, ma tutto è in una fase molto iniziale. Se un gruppo leader come Msc e Cma-Cgm conoscono il terminal per averlo scalato in passato - i francesi di Cma-Cgm hanno lavorato con Evergreen -, una novità sono invece i filippini di Ictsi, potenzialmente interessati ad una presenza nel Mediterraneo.

Non è però facile far venire un nuovo operatore. E al di là della newco da costruire (De Vincenti vorrebbe coinvolgere anche Fs Logistica), va prima chiuso il capitolo Tct. «Ho già avuto un primo confronto con i liquidatori della società, in settimana ci rivedremo» annuncia il presidente dell'Authority, Sergio Prete, che intanto ha firmato il provvedimento di decadenza della concessione dopo che il comitato portuale ha approvato la delibera di revoca. Tct, in verità, avrebbe voluto restituire la concessione all'interno di un accordo complessivo con l'Authority. «Ma il fatto che questo passaggio, su direttiva del Governo, sia stato anticipato, certo non ci impedisce di trovare un accordo sul resto - rileva Prete -. Noi vogliamo trovare una soluzione non conflittuale».

C'è poi il problema delle nuove infrastrutture al terminal, la cui tempistica è stata oggetto di scontro tra Authority e Tct-Evergreen e dove nulla ha potuto l'intensa mediazione del Governo. Gli operatori hanno sempre contestato all'Authority significativi ritardi nell'ammodernamento e che le opere appaltate non procedano velocemente, lo dimostra un fatto. Proprio ieri l'Authority ha consegnato al raggruppamento Consorzio stabile Grandi Lavori, Ottomano e Favellato la costruzione, nell'area di cantiere, delle vasche per lo stoccaggio dei sedimenti provenienti dall'ampliamento della banchina.

Quest'ultimi lavori sono stati appaltati a fine dicembre allo stesso soggetto per 48,740 milioni, ma, dopo l'avvio, si sono fermati. Non si sapeva infatti dove smaltire i fanghi, visto che la vasca usata da Tct per attività analoghe in passato non è stato possibile svuotarla, mentre il ministero dell'Ambiente ha detto no alla costruzione di una nuova vasca sullo ex

yard Belleli e prescritto il rifacimento della Valutazione d'impatto ambientale qualora si fossero portati i materiali in discarica. E in attesa di entrare nella fase operativa sono anche i dragaggi per avere fondali profondi 16,50 metri. Astaldi, che si è aggiudicato l'appalto per 51,867 milioni, attualmente sta completando il monitoraggio «ante operam» e la progettazione esecutiva.

# Taranto: «Ripartiamo dalle crociere»

Genova - Il porto pugliese alle prese con la drammatica crisi dei container. Prete (Authority): scalo ideale per navi sotto i mille passeggeri e mega-yacht.

Genova - Il porto di Taranto scommette sul mercato crocieristico. E su quello dei grandi yacht. Il progetto per adattare parte dello scalo pugliese al traffico turistico, in verità, è allo studio già da tempo e prevede, tra i vari punti, di restituire alla città una parte delle zone dismesse che attualmente fanno ancora parte dell'Arsenale militare. La novità sta proprio qui: in questi giorni i vertici dell'Authority hanno incontrato quelli della Marina militare e un accordo definitivo sulla cessione delle aree dovrebbe a questo punto essere questione di settimane. La vicenda va ormai avanti da tempo. La domanda di acquisizione da parte dell'Autorità portuale della banchina "ex Torpediniere" - 750 metri nel Mar Piccolo - è stata fatta tre anni fa ma fino ad ora la situazione non si è ancora sbloccata. Il progetto di riconversione di una parte dello scalo dovrebbe durare alcuni anni e verrebbe realizzato grazie a finanziamenti pubblici.

L'obiettivo di Taranto è quello di attrarre in città soprattutto piccole unità da crociera extra lusso e poi grandi unità da diporto. «Un turismo di fascia alta» spiega il presidente del porto Sergio Prete, che prevede di accogliere soprattutto «navi sotto i mille passeggeri e poi i maxi yacht che transitano davanti la nostra costa. I tempi sono maturi, abbiamo un progetto pronto, dovremmo esserci». Ma quella del porto di Taranto oggi è una situazione complicata, non solo per via del caso Iva, visto che il traffico contenitori ormai è pari a

zero. Il Comitato portuale nei giorni scorsi ha deliberato la decadenza della concessione demaniale del terminal container alla Tct. La società, il 12 giugno, ha dichiarato la messa in liquidazione e il successivo avvio della procedura di mobilità dei 540 dipendenti per i quali, il 28 maggio, è terminata la cassa integrazione.

«Ma questa vicenda - prosegue Prete - non ha nulla a che vedere con lo sviluppo del settore passeggeri. **Il traffico merci non viene messo in discussione** e con il governo stiamo cercando di trovare una soluzione alternativa, stiamo già trattando con alcuni operatori che si sono fatti avanti». Al momento, nel più grande comune del Salento, arrivano però solo un paio di navi da crociera all'anno. «Perché Brindisi e Bari - sottolinea Teodoro Titi, agente marittimo e membro della sezione Yacht di Federagenti - coprono praticamente tutte le richieste. Taranto dovrà lavorare molto per invertire questa tendenza, soprattutto dal punto di vista della promozione turistica. Sarà dura, ma ci sono le potenzialità».

## PORTS I filippini di Ictsi puntano su Taranto

Taranto - Prete (Authority): «Al momento sono gli unici che si sono fatti avanti». Per il terminal container si cerca un nuovo operatore dopo la revoca alla Tct.

Taranto - Quella del porto di Taranto è una corsa contro il tempo. **Il Comitato portuale ha deliberato la decadenza della concessione demaniale del terminal container alla Tct**, società di cui sono azionisti Hutchison ed Evergreen, che ha dichiarato il 12 giugno scorso la messa in liquidazione della società e il successivo avvio della procedura di mobilità dei 540 dipendenti. Lavoratori per i quali lo scorso 28 maggio è terminata la cassa integrazione e che sono certamente l'anello debole di questa vicenda visto che se non si troverà a breve una soluzione potrebbero rimanere senza occupazione. Si cerca dunque un nuovo operatore che possa prendere in gestione il terminal container e riavviare l'attività nello scalo pugliese. Al momento, secondo fonti vicine al dossier, ci sarebbero diversi gruppi che avrebbero puntato gli occhi sul porto di Taranto. **«Ma gli unici che per ora si sono fatti avanti - soleva il presidente del porto - sono i filippini di Ictsi».**

**La società asiatica è in rapida espansione e di recente ha investito nel Nord Adriatico, a Rijeka.** Ed ora, se la trattativa dovesse andare a buon fine, potrebbe arrivare anche in Puglia a gestire il terminal container di Taranto, ormai da mesi in forte difficoltà. Inaugurata nel 2001, la struttura ha avuto un picco di 892 mila teu nel 2006 per poi scendere sempre più in basso. Tanto che adesso il traffico è praticamente a zero. Nelle scorse settimane anche il governo ha detto che si sta interessando per

trovare una soluzione in grado di consentire una ripresa regolare dell'attività e allo stesso tempo salvaguardare tutti quanti i posti di lavoro. Sono infatti, ad oggi, poco più di cinquanta i giorni di tempo previsti dalla procedura di mobilità prima che i licenziamenti dei lavoratori siano effettivi.



# Taranto, sì alla revoca del Tct

*Prete: «Decideremo il futuro del terminal con la presidenza del Consiglio»*

Revoca dell'autorizzazione a operare ex articolo 16 e 18 della legge 84/1994 e decadenza della concessione demaniale: per Tct, la società (50% Hutchison, 40% Evergreen, 10% Maneschi) che ha gestito finora il terminal container di Taranto, la decisione presa ieri dal Comitato portuale guidato dal presidente Sergio Prete rappresenta l'uscita di scena dallo scalo pugliese. Restano da gestire alcune pendenze fra l'Autorità portuale e Tct, che dal 12 giugno scorso è in liquidazione, fra cui il pagamento dei canoni.

Nei giorni scorsi i liquidatori dello studio Pirola, che si stanno occupando di Tct, avevano manifestato al presidente Prete disponibilità a lasciare la concessione prima dell'atto di decadenza sancito dal Comitato portuale. La rinuncia era subordinata alla definizione di un'intesa su tutte le questioni ancora aperte a Taranto. L'Authority ha ritenuto invece che la restituzione della concessione dovesse essere il primo atto che la società in liquidazione avrebbe dovuto fare. Di qui uno stallo nella trattativa che ha portato alla delibera del Comitato che ha dato anche parere favorevole alla delibera di revoca.

La delibera votata ieri riguarda infatti la revoca delle autorizzazioni a operare in porto ottenute da Tct in base agli articoli 16 e 18 della legge 84, mentre il decreto riguarda la decadenza della concessione demaniale, che era stata assegnata nel 2001 e avrebbe dovuto durare 60 anni. La revoca deriva dall'aver constatato il mancato ri-

spetto del piano industriale, che prevedeva il raggiungimento di 1 milione di teu movimentati all'anno, cifra mai raggiunta. La decadenza è invece una conseguenza naturale che deriva dalla volontà

dei soci di mettere in liquidazione Tct e in mobilità i lavoratori.

La scelta di accelerare questi atti è stata presa dall'Autorità portuale d'intesa con la presidenza del Consiglio, che segue da vicino la vicen-

da come tutto quello che riguarda la crisi economica della città di Taranto. L'urgenza è data proprio

dall'incerto destino dei 540 lavoratori del terminal. Per loro la cassa integrazione è scaduta lo scorso

28 maggio. In un primo momento l'azienda ha imposto le ferie forzate. Il 12 giugno è arrivato l'annuncio della volontà di mettere Tct in liquidazione. Da quella data decorrono i 75 giorni previsti, trascorsi i quali i lavoratori saranno licenziati se nel frattempo non si dovesse trovare una soluzione alla crisi del terminal container. Mentre si inseguono le voci su possibili operatori interessati a entrare al posto di Tct, si fa largo l'ipotesi di suddividere l'area fra più concessionari, senza cambiare destinazione d'uso. «Dovremo espletare - spiega Prete - una procedura ad evidenza pubblica che può essere o la ricezione di una domanda di concessione da pubblicare oppure un bando di gara direttamente dell'Autorità portuale. Questo lo decideremo insieme alla presidenza del Consiglio». Le difficoltà incontrate nello sviluppo del terminal sono dovute anche al fatto che, con la partenza di Msc per il Pireo, al terminal era rimasto un solo cliente, ossia il socio Evergreen. «Questa situazione farà sì che ci sarà un'attenzione maggiore sulla concessione e sulle garanzie a favore della pubblica amministrazione, con impegni reciproci» aggiunge Prete.

Intanto gli operatori dell'indotto chiedono che ci sia maggiore attenzione sulle ricadute occupazionali della crisi del terminal container di Taranto. «Finora - afferma Pasquale Cippone, rappresentante dell'indotto in Comitato - non ci si è preoccupati del lavoro, ma soltanto di questioni economiche. Arsenale militare, Cementir, Tct, a Taranto si sta azzerando tutto».

**Alberto Ghiera**

## Taranto, Comitato "scioglie" il Tct

**T**aranto. Il Comitato portuale di Taranto ha revocato la concessione al Taranto Container Terminal. Lo rende noto l'Autorità portuale. «A seguito della comunicazione da parte della Taranto Container Terminal di messa in liquidazione della società, ricevuta il 12 giugno, del successivo avvio della procedura di mobilità di tutto il personale dipendente della medesima società -informa una nota- l'Autorità portuale ha proceduto a convocare d'urgenza una riunione monotematica

**segue in ultima pagina**

straordinaria della Commissione consultiva e del Comitato portuale. «Sentito il parere della Commissione Consultiva -continua- il Comitato portuale, quale atto dovuto, ha deliberato -ai sensi dell'art. 7, lett. b) e c) del D.M. 31.03.1995, n. 585- la revoca dell'autorizzazione ex art. 16 L. 84/94 e la revoca dell'atto concessorio ex art. 18, co 9, L. 84/94. Ha espresso altresì parere favorevole alla decadenza dalla concessione demaniale marittima ex art. 47 lett. a), b), d) ed f) Cod. Nav., disposta, in data odierna, con provvedimento n. 67/15 del presidente dell'Autorità portuale di Taranto».

# Crisi porto di Taranto il governo cerca soluzioni

**TARANTO-** Quale futuro attende TCT (Taranto Container Terminal) la società messa in liquidazione lo scorso 12 giugno? All'indomani dell'invio delle lettere di messa in mobilità per i 536 lavoratori di TCT il governo è sceso in campo ed ha annunciato ai sindacati che, attraverso l'Autorità portuale, verrà dato immediato avvio ad un'operazione di scouting al fine di sollecitare manifestazioni d'interesse. *"Il governo e l'Autorità portuale si attiveranno nei prossimi giorni per verificare se ci sono possibili manifestazioni di interesse e in particolare l'Autorità portuale che aveva avviato già con degli operatori primari delle interlocuzioni"*. Lo ha detto il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, durante l'incontro tenutosi a Palazzo Chigi, sulla crisi del porto. All'incontro hanno preso parte la sottosegretaria al lavoro Teresa Bellanova, il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il ministero dello sviluppo economico, il presidente dell'Autorità portuale Sergio Prete, il sindaco di Taranto Ippazio Stefano e i sindacati.

De Vincenti ha dichiarato che adesso l'obiettivo per Taranto è una newco con operatori che stiano sul mercato, eventualmente anche con una presenza di soggetti a partecipazione pubblica. L'auspicio è di concludere entro i settantacinque giorni della procedura di mobilità per i 536 lavoratori, prima che i licenziamenti siano effettivi. Il governo e l'Autorità portuale si attiveranno quindi per verificare se ci sono possibili manifestazioni di interesse

e in particolare l'Authority che aveva già avviato delle interlocuzioni con degli operatori primari.

Nel corso dell'incontro il presidente dell'Authority tarantina, ha dichiarato che in seguito al colloquio con il ministro Graziano Delrio, sono state presentate una serie di indicazioni riguardo la logistica del porto di Taranto per far sì che possa attrarre investitori all'interno del piano nazionale. Ci sarebbe l'interesse da parte di una società a partecipazione pubblica a partecipare ad una newco di Fs Logistica all'interno della quale ci dovrà essere un importante terminalista. Per De Vincenti la

newco dovrebbe presentare un piano industriale indicando le attività che porta su Taranto, ritmi di assorbimento dei lavoratori ed investimenti.

**Nel pomeriggio di martedì scorso l'Authority ha reso noto di avere aggiudicato al Consorzio 4IT Construction, con sede a Genova, i lavori di "Riqualficazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo Polisettoriale - Adeguamento area terminal rinfuse". Costo dell'opera 7.035.486 euro.**

## **Così parte la Riforma dei porti: con lo screening dei mega-progetti**

8 luglio 2015 |

**Una commissione per analizzarne la compatibilità (e il costo per lo Stato) – Il tema della "governance" e i tempi promessi per andare ai decreti – Le indicazioni dell'Europa**

ROMA – Dunque, la riforma dei porti non è più una semplice aspirazione: il presidente del consiglio Renzi l'ha agganciata – come si è letto sui quotidiani e sui siti governativi – al piano nazionale della logistica, che a sua volta si riferisce alla pianificazione europea, articolata sulle ormai mitiche reti TEN-T e sui porti "core".

Tutto bene, anche se per i dettagli dovremo ancora attendere la fine del mese. Renzi e per lui Delrio hanno messo l'asticella a fine luglio: lodevole intento, vista l'urgenza con cui da ogni dove si sollecita la riforma, ma bisognerà vedere che succederà da qui a quella data in campo nazionale e internazionale sul piano delle priorità. Con Gretix in corso, con l'Isis alle porte della Scilla, con l'ennesima strizzata fiscale in corso per buona parte degli italiani che non ne possono più, sarà in grado il governo – e quale governo, qualcuno si chiede? – di mantenere la promessa?

C'è chi dice che le buone intenzioni si vedono da un fatto concreto: da lunedì scorso si è installata una specie di commissione super-tecnica per valutare finalmente la compatibilità e la redditività effettiva delle centinaia di mega-progetti con cui tutti i porti italiani, dal più grande al più modesto, aspirano a diventare hub o quasi. Commissione benvenuta, sia chiaro: anche se è difficile capire ad oggi in base a quali criteri valuterà i progetti e i relativi finanziamenti alla luce di una pianificazione portuale nazionale che ancora non c'è. Qualche esempio: la piattaforma Offshore di Venezia, caparbiamente sostenuta dal presidente Costa, sarà ammessa o no? E dopo il default dell'ex-hub Evergreen di Taranto, cosa succederà sulla concessione delle banchine del TTC? Ci andranno altri traffici containers o che? Infine: scontato che l'assurdo matrimonio tra le Autorità portuali di Livorno e Civitavecchia non s'ha da fare, se per la Piattaforma Europa ci sono già impegni precisi per quasi metà del finanziamento da parte pubblica, andrà ancora avanti l'aspirazione del "Porto di Roma" di diventare anch'esso porto container? Da tutte le indicazioni emerse in questi giorni sulle linee della riforma Renzi-Delrio (con il grimaldello dei decreti Madia eccetera) è rimasta fuori la definizione della "governance". Non un dettaglio. E c'è da giurarci che su questo tema le cose non andranno lisce senza scontri. Ammesso che il governo sia ancora in grado di gestirli, gli scontri interni. E specialmente di vincerli.

# Nella riforma Delrio stop ai progetti fai-da- te e spazio ai capitali privati

Genova - Porti: il documento approvato dal governo. Ma sul numero di accorpamenti non c'è ancora sintonia.

Genova - **Sono 33 i grandi progetti avviati, e in parte già cantierati, dalle Autorità portuali italiane.** Solo nei piani operativi 2015-2017 l'ipotesi di spesa complessiva ammonta a 6 miliardi e 300 milioni; i **quattro maggiori porti per quantità di investimenti previsti per il triennio sono Civitavecchia (1,5 miliardi), Napoli (636 milioni), Augusta (348 milioni) e La Spezia (346 milioni).** Se per i singoli porti si tratta di opere definite quasi sempre indispensabili per lo sviluppo dei traffici, per il governo siamo di fronte a una situazione insostenibile, ai limiti dell'anarchia. «Le coperture finanziarie ipotizzate per questi massicci investimenti sono state indicate in maniera molto diversa a seconda dell'Authority e non è possibile ricostruire un quadro omogeneo confrontabile», scrive il ministero dei Trasporti nel

Piano della logistica approvato venerdì dal Consiglio dei ministri (il testo di oltre 200 pagine è disponibile sul nostro sito [www.themeditelegraph.it](http://www.themeditelegraph.it)).

«E' comunque significativo – insiste il ministero - osservare che, tra le tante opere previste o ipotizzate, pochissime sono quelle effettivamente in corso e/o in fase di ultimazione. **Gran parte delle altre iniziative relative alle grandi opere infrastrutturali portuali non hanno ancora visto l'avvio dei lavori.** Tale situazione di stallo è determinata, tra le altre, anche da una programmazione senza stringenti vincoli finanziari, in cui le richieste di

finanziamento risultano sistematicamente superiori alle disponibilità reali, quasi sempre in assenza di compartecipazione di capitali privati».

Parte da questa considerazione, il governo, per stabilire che l'intero sistema di progettazione e approvazione delle opere portuali vada totalmente rivisto. «Occorre una strategia di respiro nazionale, sotto l'egida dell'intero governo, che sia in grado di produrre azioni in grado di "spostare le statistiche", con effetti moltiplicativi molto maggiori rispetto a quanto potrebbe venire da pur lungimiranti ed efficaci azioni di singoli porti». Si tratta, scrivono gli uomini del ministro Delrio, di «individuare la migliore dimensione per coniugare efficienza e aumento della competitività con la dimensione di raccordo con i territori ed i mercati locali, creando al tempo stesso un'efficace e snella integrazione verticale tra i vari livelli decisionali. **Il Piano ritiene che questa dimensione non coincida con quella delle attuali 24 Autorità Portuali**, sostanzialmente mono-scalo, e che invece ci sia la possibilità e la convenienza di articolare Sistemi Portuali multi-scalo: una via italiana alla governance che risponda alla specificità del sistema portuale del nostro Paese».

**Il Piano ritiene che questa dimensione non coincida con quella delle attuali 24 Autorità Portuali**

**Portuali**, sostanzialmente mono-scalo, e che invece ci sia la possibilità e la convenienza di articolare Sistemi Portuali multi-scalo: una via italiana alla governance che risponda alla specificità del sistema portuale del nostro Paese».

L'introduzione di Sistemi Portuali multi-scalo «permetterà di ottimizzare le infrastrutture, gli spazi e le connessioni lato mare e lato terra esistenti sulla base di una conoscenza dettagliata dei traffici, degli operatori, del tessuto logistico di riferimento e delle potenzialità di mercato. Una pianificazione strategica e Piani Regolatori coerenti fra loro possono ridurre la necessità di investimenti

pubblici». **Porti accorpati, ma anche sostenuti da una parziale autonomia finanziaria:** «Un settore così strategico per lo sviluppo del Paese determina la necessità di porre le scelte di pianificazione e gestionali nelle mani di un soggetto pubblico che abbia il controllo delle risorse finanziarie e/o possa efficacemente ed efficientemente mettere in piedi

accordi di partnership pubblico-privati finalizzati a reperire/integrare le risorse necessarie». Dal testo approvato dal Consiglio dei ministri è "sparita" la pagina con l'elenco dei nuovi distretti, frutto degli accorpamenti fra Authority. Giallo? In realtà si sta cercando di capire se unificare o meno le competenze di Ravenna e Ancona. Ovvero se scegliere la via dei tredici o dei quattordici distretti.

# **Piano strategico nazionale della portualità e della logistica**

**Il comunicato del consiglio dei ministri**

**Il Consiglio dei ministri ha approvato in via preliminare, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, il Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), da adottarsi con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri. Il Piano è stato redatto in attuazione dell'articolo 29 del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n.164, Sblocca Italia. Il Piano intende favorire la crescita economica del Paese attraverso il rafforzamento della competitività del sistema portuale e logistico italiano.**

**E' stata quindi delineata una strategia integrata, con azioni da compiere sia nei porti sia sulla loro accessibilità - da mare e da terra - al fine di potenziare il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e negli scambi internazionali.**

**Tra gli strumenti individuati per la definizione di un Sistema Mare efficace e per l'incremento dei traffici delle merci e della navigazione di passeggeri vi sono numerose azioni per la semplificazione amministrativa, l'efficienza dei controlli e delle procedure di sdoganamento, la promozione dell'intermodalità e dei collegamenti di ultimo miglio, l'attrazione di nuovi investimenti per la modernizzazione delle infrastrutture portuali. Si tratta di obiettivi da raggiungere anche mediante un maggior coordinamento nazionale e una razionalizzazione delle politiche marittime.**

**Il Piano prevede, quindi, la definizione di un percorso istituzionale e normativo che consenta di corrispondere alle istituzioni comunitarie in materia di revisione della politica delle Reti Trans-Europee di Trasporto, per sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nel settore, valorizzando il ruolo dell'Italia nella costruzione di una rete di trasporto euro-mediterranea e favorendo il recupero dei traffici commerciali tra Europa e Oriente. Il Piano verrà ora sottoposto alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del previsto parere e tornerà successivamente all'esame del Consiglio dei ministri per l'approvazione definitiva.**

# Così Delrio ci ripensa

## Le Authority diventano 14

### È andato fallito il tentativo del ministro di crearne 8 Fatti fuori Comuni, Province e Camere di commercio

Roma - Il nuovo piano di riforma dei porti è finalmente arrivato al consiglio dei ministri. Si tratta di un documento - come riferisce The Medi Telegraph - a cui Graziano Delrio ha lavorato insieme a pochi fidati collaboratori e in particolare con Debora Serracchiani, la presidente della regione Friuli Venezia Giulia. Il nuovo testo è stato ampiamente modificato rispetto alla linea che soltanto un paio di settimane fa era sembrata prevalere con la decisione di tagliare le Authority portuali da 24 a 8 e che invece adesso sono state riportate a 14. In sostanza, dopo la levata di scudi di quasi tutte le Authority, Delrio avrebbe ceduto ad una mediazione politica che sembra mettere tutti d'accordo. Ed ecco il panorama dei porti core che formerebbero le nuove Authority italiane: Genova, e Savona sarebbero nello stesso distretto, La Spezia acquisirebbe Carrara, mentre per Livorno ci sarebbe un vero e proprio assemblamento con Piombino e Civitavecchia (ma qualche dubbio sull'inserimento del porto della capitale in questa ammicchiata ci sarebbe ancora). Poi i porti della Sardegna tutti fraternamente insieme, quindi Napoli e Salerno e ci torna alla mente il vecchio adagio dei "fratelli coltelli". Quindi Gioia Tauro che forse sarà affiancato da Messina; e ancora Palermo, Augusta, Bari, Taranto e risalendo l'Adriatico i porti di Ancona, Ravenna, Venezia, e Trieste ognuno con le proprie Authority.

Cosa sarà delle attuali 24 autorità portuali? Niente di traumatico per quanto riguarda l'attività dirigenziale e burocratica perché i direttori e i funzionari saranno subordinati ai presidenti dei distretti. Il ministro Delrio ha quindi accettato di diminuire il numero delle Authority ma avrà un maggior potere sul controllo che sarà più veloce e, si spera, più facile. Ma soprattutto sarà eliminata la famosa "terna" e quindi il potere degli enti locali perché i presidenti saranno

nominati direttamente dal ministro il quale avrà soltanto l'obbligo di "sentire" i presidenti di Regione. Tutto più semplice e più comodo? Calma, fra un annetto se ne riparlerà e magari tireremo le somme.

La decisione di eliminare la terna, se sarà confermata, solleverà polemiche e malumori. Perché i Comuni, le Province e le Camere di commercio, hanno certamente il diritto ad un ruolo di protagonisti nella scelta dei presidenti delle Authority. Ma in questi anni troppo veti e troppi giochetti politici hanno sempre costretto i ministri dei trasporti a decidere autonomamente. Troppi cuochi, avrà detto qualcuno a Roma, sciupano la cucina. In due (ministro e presidente di Regione) forse sarà più facile nominare presidenti capaci e, si spera, non dei raccomandati delle correnti politiche dominanti in quel momento. L'ideale sarebbe scegliere dei manager. Ma ci rendiamo conto che in questa Italia del manuale Cencelli sempre operante, dove le nomine politiche quasi sempre vengono fatte in una logica di spartizione e senza meritocrazia, sarebbe chiedere troppo.

**Roberto Nappi**

## PORTS Venezia, nuova linea con Uruguay e Argentina per l'importazione di agrumi

Venezia - Il Venice Green Terminal si appresta a ripartire con nuove relazioni anche su Israele e Nord Africa.

**Venezia - Venezia apre una rotta commerciale con Uruguay e Argentina all'insegna dell'importazione di agrumi dal Sudamerica.** Nel tempo massimo di 24 ore dall'arrivo in porto della nave con i container, si legge in una nota del porto veneto, la struttura del Venice Green Terminal è in grado di effettuare tutti i controlli sulla merce e di consegnarla al magazzino dell'importatore, oppure di organizzare i trasporti per farla arrivare a destinazione di clienti finali, per conto dello stesso importatore. Venice Green Terminal opera come base logistica di stoccaggio e spedizione dei prodotti, dei limoni argentini in questo caso. «Siamo in grado di movimentare la merce, di distribuire a carico intero o a groupage

da 2 a 15-20 pallet per volta - spiega Sergio Berto, presidente di Vgt - e rispetto alle tradizionali rotte dal Sud-America, scegliere Venezia, per le aziende del Nordest sino all'Emilia-Romagna, può essere vantaggioso per consegne via terra e redistribuzione sul territorio italiano, a seconda della prossimità delle destinazioni, nell'arco di 500 chilometri dalla Laguna (fino all'Abruzzo e al Lazio)».

«Per Venezia e per la comunità portuale è sicuramente positiva l'apertura di una nuova rotta commerciale - spiega Claudia Marcolin, segretario

Generale dell'Autorità Portuale di Venezia - visto che Vgt è l'esempio positivo di recupero di una vecchia area industriale all'interno della prima area portuale veneziana e di diversificazione delle attività che vi si svolgono; una nuova attività che potrà contribuire rafforzare la leadership dello scalo lagunare, sia in import che in export, per il settore agroalimentare». Quello del 4 luglio è un primo carico, al quale è previsto seguano, dal Sud America, altri container di aziende diverse, fino al termine dell'estate. Il primo giungerà il 18 luglio dall'Uruguay. Tra i servizi garantiti da Venice Green Terminal, oltre allo sdoganamento e alla distribuzione, ci sono anche tutti i controlli sanitari, fito-sanitari, quelli documentali e fisici sulla merce previsti dall'Agenzia delle Dogane. Ma nel calendario delle attività di Venice Green Terminal, non c'è solo l'apertura di questa prima rotta verso l'Argentina. **Vgt infatti si appresta a ripartire con nuove relazioni commerciali con Israele e Nord Africa:** nel dettaglio sbarcheranno a Venezia agrumi, mango, avocado, melograni, fichi d'India, litchi (ciliegie cinesi), papaya e altri prodotti di origine esotica.

## **Evergreen ordina a CSBC e Imabari Shipbuilding la costruzione di dieci portacontainer da 2.800 teu**

*L'investimento ammonta a 390 milioni di dollari*

*inforMARE* - La società armatoriale Evergreen Marine Corporation di Taiwan ha reso noto oggi di aver ordinato la costruzione di dieci portacontainer da 2.800 teu per un investimento complessivo del valore di 390 milioni di dollari. Cinque navi verranno costruite dalla connazionale CSBC Corporation e altre cinque dal cantiere navale giapponese Imabari Shipbuilding Co. (AFP)

## **Nuovo ordine di Maersk per nove portacontainer di grande capacità**

***Commessa del valore di 1,1 miliardi di dollari a HHI per navi da 14.000 teu con opzioni fino ad ulteriori otto unità***

**inforMARE** - Oggi la compagnia di navigazione danese Maersk Line, ad appena un mese dall'ordine nei confronti del gruppo navalmeccanico sudcoreano DSME per ottenere 11 nuove grandi portacontainer di tipo TripleE della capacità di 19.630 teu (~~inforMARE~~ del 3 giugno 2015) e a tre mesi dalla commessa alla cinese COSCO Shipyard per la fornitura di sette nuove portacontainer feeder da 3.600 teu (~~inforMARE~~ del 26 marzo 2015), ha siglato un contratto con la società cantieristica sudcoreana Hyundai Heavy Industries (HHI) per la costruzione di nove portacontainer da 14.000 teu, con opzioni fino ad ulteriori otto unità del medesimo tipo.

Il nuovo contratto ha un valore di 1,1 miliardi di dollari. Le nove portacontainer da 14.000 teu, che saranno lunghe 353 metri, verranno prese in consegna nel 2017 e batteranno la bandiera di Singapore.

Attualmente la flotta di portacontainer della Maersk Line è costituita da 618 navi, di cui il 42% circa di proprietà e il resto a noleggio, per un capacità di carico complessiva pari a più di tre milioni di teu. Il portafoglio ordini della compagnia include altre 38 navi (escluse quelle in opzione) per una capacità complessiva di circa 500mila teu. (A1)

# La Cina punta sullo scalo del Pireo Ma Cosco non guarda solo al porto

La Cina ha più di un interesse in Grecia. Lo scorso febbraio il premier greco, Alexis Tsipras, ha ribadito l'importanza del suo Paese come porta d'accesso al mercato europeo per la Cina, mentre era a bordo della nave della Marina cinese che in quei giorni è al porto del Pireo per una missione cominciata lunedì scorso. «Diamo una speciale importanza agli esistenti investimenti cinesi in Grecia, incluse le importanti attività di Cosco nel porto del Pireo», ha dichiarato il primo ministro di Atene. Negli stessi giorni il premier Li Keqiang ha fatto pressioni su Tsipras per assicurare la tutela dei diritti delle società cinesi e appoggiare progetti nel porto. Cosco, il più importante gruppo di spedizioni marittime cinesi, è nella shortlist di uno schema di privatizzazioni del porto del Pireo, assieme ad altri quattro gruppi, per aggiudicarsi una quota di maggioranza del 67% dello scalo marittimo greco. L'espansione del porto siglata il 27 giugno del 2013 prevede un investimento da parte del gruppo cinese di 224 milioni di euro. L'interesse di Cosco non si ferma solo al settore dei porti: Wei Jiafu, a capo di Cosco, aveva dichiarato in quell'occasione, come scriveva il giornale greco Ekathimerini, che Cosco era pronto a compiere il passo di investitore

strategico nel porto del Pireo a investitore strategico nel Paese, esprimendo l'interesse del gruppo anche per altre strutture presenti sul suolo greco. Anche i giganti delle telecomunicazioni cinesi hanno iniziato a guardare verso Atene. L'anno scorso Zte Corpora-

tion (Zhongxing Telecommunication Equipment Corporation) ha ottenuto una prelazione sull'uso del Pireo come base logistica per il commercio in Europa. Quest'anno - secondo rumors - è il colosso Huawei a cercare un modo per penetrare il mercato greco.

# Cosco potenzia il Med

**La rete euromediterranea, tra feeder e collegamenti diretti, potrebbe raggiungere le dodici linee. I servizi che interessano gli scali italiani sono Agt, Maf, Pnx e Mfs. Gli ultimi due toccano anche il porto di Napoli**

**Shanghai.** A partire da luglio la compagnia cinese Cosco aggiungerà due servizi al network delle sue linee verso Nord Europa e Mediterraneo. Una rete che, dichiara l'armatore, «potrebbe raggiungere i dodici servizi se si aggiungono i feeder lanciati a maggio (verso Turchia, Mar Nero, Irlanda e Olanda) e i servizi per l'Africa occidentale».

I nuovi servizi sono lo Sweden Netherland express (SNX1), operativo dal 5 luglio, e il Poland Lithuania express (PLX1), operativo dal 7. Snx1 toccherà i porti di Amburgo, Gdynia, Klaipeda e Amburgo. Plx1 gli scali di Rotterdam, Oslo, Gothenburg e Rotterdam.

**La rete mediterranea.** Il resto della rete è già operativa dall'inizio dell'anno attraverso la sussidiaria Coscon Europe. Vediamo, in particolare, i servizi che interessano i porti del Mediterraneo, che sono un totale di cinque.

**AGT** (Adriatic greece turkey service). È l'unico servizio feeder che serve direttamente Adriatico e Turchia. Rotazione: Pireo, Fiume, Capodistria, Venezia, Ancona, Pireo, Salonicco, Istanbul, Haydar-pasa, Yilport, Pireo.

I servizi che scalano il porto di Napoli sono due: Piraeus Naples Express e Mediterranean Feeder Service.

**PNX** (Piraeus Naples express). Rotazione: Pireo, Napoli, Pireo.

**MFS** (Mediterranean feeder service). Rotazione: Haifa, Fos, Genova, Napoli, Ashdod.

**MAF** (Mediterranean Africa service). Rotazione: La Spezia, Genova, Castellon, Dakar, Lagos, Tema, Takoradi, Abijan, La Spezia.

**TBX** (Turkey Black Sea espress). Rotazione: Pireo, Kumport, Novorossysk, Costanza, Varna, Kumport, Salonicco, Pireo.

## Taranto Port Authority pulls TCT concession

The Taranto Port Authority has revoked the operating concession of the Taranto Container Terminal Company (TCT), the incumbent operator of the port's only container terminal in a decision announced on 30 June. The move follows three weeks after TCT announced that it would liquidate the company and start collective dismissal procedures for all its employees on 12 June.

Since reaching a peak of 892,000 teu in 2006, container throughput at Taranto has been in continuous decline. 2014 volumes reached 148,500 teu, the lowest annual volumes since the facility was inaugurated in 2001 under a 60-year concession, in which Evergreen had a 90% shareholding. Hutchison Port Holdings (HPH) acquired a 50% share in 2008 to become the controlling shareholder at TCT, in exchange for Evergreen taking a minority stake in London Thamesport (LTP) and ECT Delta in Rotterdam.

In spite of the initial support from Evergreen, Taranto failed to draw any significant volumes from other carriers in the face of competition from rival hubs in the Central Med, including Gioia Tauro, Marsaxlokk, Cagliari and Port Said. Taranto is hampered by its location, which requires a longer diversion compared to its main rivals.

Evergreen also succumbed to the pressure of shifting alliance cargo flow patterns as it moved to consolidate its Central Med services in 2014 with its new CKYHE partners that use Piraeus as their main regional hub. Evergreen shifted its last two deep sea services from Taranto in September 2014, the Med-FE-WCNA 'UAM' Pendulum and the Greece-Turkey service. Although Evergreen continued to serve TCT with a feeder from Piraeus, the service was discontinued in late 2014, leaving the port of Taranto without any regular containership calls.

Despite the lack of containership calls, the Taranto Port Authority will continue with a number of improvements at the port. Among these are dredging works to increase the depth of the terminal's berth to 16.50 m and to increase the size of the turning basin for large ships. Furthermore, the Port Authority plans to build a new breakwater to better protect the pier from the ocean swell. While the dredging works are scheduled to complete in 2016, the new breakwater is to be ready in 2017.

In the meantime, the Taranto Port Authority plans to find a new concessionaire who will run the TCT container pier.

The 93-hectare TCT currently offers a 1,500 m berth with an annual capacity of 2.0 Mteu.

**Hutchison withdraws from Italy's poorly positioned Port of Taranto**

ITALY's Taranto Port Authority has revoked the control of Hong Kong's Hutchison Port Holdings over the Taranto Container Terminal Company (TCT), after a long period of steady decline in the face of regional competition, reports Alphaliner.

In the heel of the Italian boot, the Taranto terminal reached its peak in 2006 with a volume of 892,000 TEU, but that fell to 148,500 TEU in 2014.

That was its low point since it opened in 2001 on a 60-year lease. Then Evergreen had a 90 per cent before Hutchison took 50 per cent, which gave it controlling interest in 2008 in exchange for Evergreen taking a minority stake in London Thamesport and Rotterdam's European Container Terminal.

Despite Evergreen's patronage, Taranto suffered from intense competition from Gioia Tauro, on the other side of the heel, Marsaxlokk in Malta, Cagliari in Sardinia and Port Said on Egypt's Med side, all of which required shorter diversions.

Then Evergreen's loyalty was tested to the breaking point when its new CKYHE Alliance partners opted for Piraeus and the Taiwanese carrier joined them, only offering a feeder service from Piraeus. Even that ended in 2014 and there has not been a regular box ship caller since.

Nonetheless, Taranto will continue upgrading port facilities. Dredging will deepen water alongside to 16.5 metres and then enlarge the turning basin. It also plans a breakwater to protect the quay from the swell.

The port authority plans to find a new concessionaire to run the 93-hectare site with its 1,500-metre quay line with an annual capacity of two million TEU.