



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

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

**17 LUGLIO 2015**



# Prete nominato commissario Authority Taranto

TARANTO - Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha sottoscritto il decreto con cui l'avvocato Sergio Prete (nella foto) viene nominato commissario straordinario dell'Autorità portuale di Taranto. Il provvedimento ha decorrenza dal 13 Luglio. Prete era già presidente della stessa Autorità portuale e commissario per le opere infrastrutturali, ma il suo mandato era scaduto il 7 Giugno. Delrio fa rilevare nel decreto «che, nelle more del perfezionamento del procedimento di rinnovo della presidenza dell'Autorità stessa e per il lasso temporale strettamente connesso al completamento delle relative procedure, era necessario avvalersi, al fine di assicurare la regolare prosecuzione dell'attività gestione dell'ente, dell'istituto del commissariamento straordinario».

E' stato scelto Prete «per l'esperienza acquisita e l'ampia e specifica professionalità posseduta». Una gestione, la sua, che durerà «fino alla nomina del presidente dell'Autorità portuale di Taranto e, comunque, per un periodo non superiore a sei mesi».

Intanto, «proseguono le numerose attività commerciali che il porto di Rotterdam porta avanti in collaborazione con l'Autorità portuale pugliese», ha detto Michiel den Hond, l'ambasciatore olandese in Italia, incontrando a Taranto il sindaco Ippazio Stefano. «L'Olanda - ha aggiunto - partecipa inoltre al progetto "Atelier Taranto", sostenuto dall'ambasciata del Paesi Bassi, e basato sullo sviluppo urbano della città di Taranto e per il quale sono stati coinvolti svariati architetti olandesi».

L'ambasciatore ha incontrato anche il commissario straordinario dell'Autorità portuale Sergio Prete, accompagnato dall'addetto economico all'ambasciata Chris Schoenmakers. La delegazione diplomatica olandese ha organizzato una serie di incontri per promuovere rapporti tra istituzioni, società civile, mondo della cultura, delle imprese e della ricerca. «Vantiamo società di ingegneria - ha fatto presente l'ambasciatore - specializzati in studi ambientali, che potrebbero offrire importanti opportunità di sviluppo alla provincia di Taranto».

## **Mariani e il capitano di vascello Valente nominati commissari delle Autorità Portuali di Bari e Brindisi**

*L'incarico è per un periodo non superiore a sei mesi*

inforMARE - Oltre alla nomina di Sergio Prete a commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Taranto, ente che Prete aveva guidato in precedenza in qualità di presidente fino alla scadenza del proprio mandato, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha posto sotto la guida di commissari anche le altre due authority portuali pugliesi.

A Bari è stato nominato commissario Francesco Palmiro Mariani, anch'egli in precedenza presidente dell'Autorità Portuale. A Brindisi il ministro ha nominato commissario dell'ente portuale il capitano di vascello Mario Valente, attuale comandante della Capitaneria di Porto di Brindisi.

Il ministero ha precisato che le nomine, necessarie a seguito della scadenza dei mandati dei rispettivi ex presidenti, sono state decise in considerazione della specifica professionalità degli interessati e per assicurare la regolare prosecuzione dell'attività gestionale degli enti. Inoltre il dicastero ha ricordato che l'incarico è per un periodo non superiore a sei mesi. (citt)



## Brindisi: Comitato portuale con Mario Valente

BRINDISI - Si è insediato il nuovo commissario straordinario dell'Autorità portuale di Brindisi, il capitano di vascello Mario Valente (nella foto), nominato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio. In un «clima di serena collaborazione», come si legge in una nota dell'Authority, è avvenuto il passaggio di consegne: a lasciare la presidenza è Hercules Haralambides, a Brindisi dal 2011. Primo atto di Valente è stata l'esclusione dall'ordine del giorno del Comitato portuale, in programma oggi 16 Luglio (nel corso della quale saranno solo analizzate pratiche di ordinaria amministrazione), della richiesta di concessione ventennale avanzata dalla società Grimaldi, per vagliare con gli enti locali la possibilità di individuare una soluzione condivisa.

Contro l'ipotesi di una concessione ventennale si era infatti schierato il sindaco di Brindisi, Mimmo Consales, chiedendo l'intervento del ministro Delrio.

## **A Brindisi volano gli stracci, Grimaldi ancora alla finestra**

**Il risultato dei veleni seguiti all'addio di Haralambides è l'ennesimo rinvio sulla richiesta di concessione ventennale presentata dal gruppo partenopeo**

Mentre per i porti di Bari e Taranto il Ministro Graziano Delrio ha scelto la **continuità**, nominando commissari straordinari delle rispettive Autorità Portuali – in attesa del presumibile accorpamento degli enti pugliesi legato alla riforma della Legge 84/94 – coloro che ne erano presidenti (Franco Mariani e Sergio Prete) fino alla scadenza di pochi giorni prima, a Brindisi Hercules Haralambides non è stato confermato, con l'investitura commissariale assegnata al comandante della

**locale Capitaneria di Porto Marlo Valente.**

Il professore greco, protagonista di un mandato travagliato dalle polemiche fin dalla nomina (contestata anche per vie giudiziarie, invano, in ragione della sua nazionalità), ci ha spiegato che la decisione ministeriale nasceva dalla sua scelta di raccogliere altri incarichi a partire da settembre e non ha voluto soffermarsi sugli altri temi caldi legati al passaggio di consegne (la richiesta di concessione da parte del Gruppo Grimaldi e gli sviluppi dell'inchiesta su Punta le Terrare), rimandando il tutto ad un libro sulla sua esperienza italiana cui darà le stampe in autunno.

Ma, in un'intervista rilasciata a caldo al foglio locale *Nuovo Quotidiano di Puglia*, ha attaccato duramente il presunto ostruzionismo oppostogli dal Comitato portuale – esemplificato, secondo Haralambides, proprio dall'opposizione alle richieste di Grimaldi – e stigmatizzato una presunta "strategia per screditare il porto di Brindisi". Una "strategia politica e imprenditoriale barese volta ad accorpare il porto di Brindisi", sostanziata fra l'altro nell'associazione Apulian Ports "nata solo per controllare Brindisi".

Le accuse sono state durissimamente rintuzzate dal sindaco di Brindisi Mimmo Consales, che alla stessa testata ha parlato di "ubriacatura" di Haralambides, accusandolo di aver rappresentato il "colpo di grazia" di

"vent'anni di mala gestione del porto di Brindisi" e di aver "perso decine di milioni di finanziamenti per ritardi sia nella fase istruttoria che nella presentazione dei progetti".

Oggetto della querelle, come si diceva, anche il caso Grimaldi. Haralambides, che aveva calendarizzato al 16 luglio (una settimana prima della scadenza della sua prorogatio) il Comitato portuale destinato a discutere della concessione ventennale chiesta dal gruppo partenopeo, si è detto preoccupato che l'armatore decida di abbandonare Brindisi in caso di ulteriore dilazione sulla richiesta.

Dilazione che a questo punto sembra scontata. Consales, infatti, sulla scorta di proteste e appelli provenienti da vari imprenditori brindisiani (fra gli altri Johnny Prudentino e il presidente provinciale Flavio Adriano Guadalupi) ha pubblicamente invocato un rinvio della decisione, "invitando i rappresentanti di Grimaldi a riflettere su quanto sta accadendo, perché alla fine potranno avere una concessione che avrà un valore doppio grazie alla piena condivisione con il territorio e con gli operatori di settore".

L'auspicio doroteo del primo cittadino brindisiano, raccolto immediatamente da Valente riservando al comitato in calendario le sole pratiche di ordinaria amministrazione ("il comandante Valente – ha spiegato una nota dell'AP – si adoparerà per cercare unitamente ai rappresentanti degli Enti locali e del cluster marittimo, la soluzione più idonea che sia in grado di contemperare le esigenze di sviluppo del porto e del suo territorio con quelle imprenditoriali della società armatrice"), non ha ovviamente fatto giubilare il primo gruppo armatoriale italiano, in attesa da 10 mesi di una risposta.

"Questa situazione ci lascia con l'amaro in bocca" ha spiegato Paul Kyprianou, manager di Grimaldi. "Da quando siamo arrivati a Brindisi 3 anni fa, grazie al buon lavoro svolto da Haralambides, il porto ha conosciuto una crescita mai vista, arrivando ad occupare posizioni di vertice fra i porti meridionali per quel che concerne i passeggeri e a stabilizzare traffici e occupazione per tutto l'anno e non più solo d'estate. Capiamo che un commissario appena insediato debba prendersi il suo tempo e confermiamo il nostro interesse per lo scalo. Però è un fatto che da molto tempo aspettiamo invano una risposta. L'obiettivo del gruppo è consolidare la propria posizione a Brindisi, incrementando gli investimenti già fatti e creando occupazione, senza ledere gli interessi altrui, davvero siamo stupiti da un atteggiamento ingiusto e inspiegabile rispetto a quelli di altri porti – penso ad esempio a Barcellona, dove recentemente all'inaugurazione del nostro terminal ha partecipato anche il Ministro dei Trasporti – che fanno carte false per attirare operatori come Grimaldi. Comunque siamo fiduciosi che il Commissario Valente affronti quanto prima la questione".

Sullo sfondo, intanto, rimane l'inchiesta avviata dalla Procura di Brindisi, che a febbraio chiese il rinvio a giudizio per 8 persone (fra cui l'ex presidente del porto Giuseppe Giurgola), ipotizzando i reati di lottizzazione abusiva, abuso edilizio e falso ideologico per il tentativo (fallito) di realizzare una stazione marittima passeggeri nell'area di Costa Morena – Punta le Terrare, destinata, secondo gli inquirenti, al traffico merci.

La prima udienza, svolta pochi giorni fa, "si è risolta con un differimento, ma – ha spiegato Davide De Giuseppe, il legale dell'imprenditore Massimiliano Taveri dal cui esposto è scaturita l'inchiesta – si è trattato solo di un disagio tecnico legato a un difetto di notifica ad uno degli imputati. Il giudice per evitare lo stralcio ha rimandato, ma ci ha ammesso come parte civile, il rinvio a giudizio degli imputati ci sarà". Sul tema, però, né Haralambides né Valente si sono pronunciati.

## Frenato il blitz del Governo sulla riforma portuale

**Contromossa campanilista: inserito nella delega all'esecutivo un riferimento al ruolo delle Regioni (ma Madia&co evitano il richiamo costituzionale). Buone nuove, Intanto, da Bruxelles per Delrio**

Divenuta di dominio pubblico

(e anticipata da *Ship2Shore*) l'intenzione del Governo di riservarsi piena potestà per la riforma della Legge 84/04, accorpamenti e governance innanzitutto, ha suscitato reazioni violente, principalmente presso le associazioni di categoria dei servizi tecnico-nautici e delle compagnie portuali, alcuni sindacati (Ultrasporti) e sotto quei campanilli (sparsi in tutta Italia, da Savona a Gioia Tauro, da Golfo Aranci ad Ancona) i cui politici di riferimento hanno paventato l'imminente possibile venir meno di poltrone e centri di potere.

Ora, però, l'arma usata dal Governo (la delega inserita nel DDL Madia sulla riorganizzazione della pubblica amministrazione) per evitare la fronda parlamentare, inevitabile qualora si fosse invece deciso di procedere ai tagli mediante un iter classico in aula (disegno di legge o decreto legge da convertirsi), è stata spuntata (seppure, come vedremo, non del tutto) proprio da quei parlamentari contrari agli accorpamenti in ossequio a logiche di campanille.

Durante la discussione alla Camera, infatti, è stato approvato un emendamento che modifica la delega al Governo. L'esecutivo, cioè, sarà sì delegato alla revisione dell'84/04, "con particolare riferimento al numero, all'individuazione di Autorità di sistema nonché alla governance", ma dovrà occuparsene "tenendo conto del ruolo delle regioni e degli enti locali". A firmare il testo, approvato, è stata una serie di deputati PD provenienti da città fortemente interessate ai possibili accorpamenti e altrettanto fortemente contrarie, fra cui Alberto Pagani (Ravenna), Emanuele Lodolini (Ancona) e Anna Giacobbe (Savona).

In un primo tempo, peraltro, la formulazione prevedeva un'ulteriore dicitura: "nel rispetto dell'articolo 117 della Costituzione e dei poteri conferiti allo Stato, alle regioni e agli enti locali". Con il richiamo costituzionale alla legislazione concomitante la dicitura avrebbe chiaramente reso l'emendamento assai meno generico e assai più vincolante per il Governo e, non a caso, è stata espunta in corso di seduta (fra le proteste del Movimento 5 Stelle) per evidenti ragioni di gerarchie partitiche, sicché il risultato è che non si capisce quale sarà la vera libertà di manovra dell'esecutivo nella riforma, anche se è chiaro che non sarà ampia come Renzi e Delrio avrebbero sperato.

Nel Governo però nessuno si sarà stracciato le vesti. E non solo perché la delega, ancorché indebolita, sta reggendo ai passaggi parlamentari, ma anche perché l'obiettivo numero uno in tema di portualità è ormai a un passo. L'elenco di buoni propositi presentato nei giorni scorsi come Piano della portualità ha funzionato. A margine, infatti, dell'approvazione, da parte della DG per le Politiche Regionali della Commissione Europea, di 5 Programmi Operativi Italiani per la ripartizione di 2,17 miliardi di fondi Fesr e Fae della programmazione 2014-2020, una portavoce della DG ha spiegato che l'adozione del nuovo Pon Reti e Infrastrutture, su cui il Governo lavora da mesi, "dovrebbe essere approvato entro la fine di luglio", anche se pare che, forse a causa della disastrosa gestione dell'ultima programmazione (rimane da spendere entro fine anno più del 40% delle risorse, pena la perdita), la dotazione debba scendere da oltre 1,8 miliardi di euro a circa 1,4 (secondo il *Sole24Ore*). A meno che il Governo non abbia portato a Bruxelles anche documenti per ora ignoti, il Piano ha evidentemente

soddisfatto la principale **condizione ex ante** per l'accesso ai finanziamenti, vale a dire "l'esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti".

Con calma, quindi, ora il Governo, previa definitiva approvazione del DDL Madia, potrà dedicarsi (nei prossimi 12 mesi) alla riforma vera e propria, partendo dall'obiettivo numero due dopo la garanzia di accaparramento delle risorse europee: la salvaguardia della pace sociale (o la minimizzazione del danno da concertazione). Le sigle sindacali confederali di settore hanno infatti annunciato un incontro con Delrio per il 29 luglio destinato proprio ad affrontare il tema della riforma portuale



## Il 29 Luglio incontro ministro - sindacati su portualità

ROMA - I segretari generali di Filit-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno incontrato, ieri, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio. «Abbiamo illustrato al ministro le maggiori problematiche che insistono nel sistema dei trasporti ed in particolare per ciò che riguarda la portualità, il trasporto pubblico locale, il processo di privatizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato e del settore marittimo». Lo ha riferito, finito l'incontro, il segretario generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi.

«Considero l'incontro costruttivo - aggiunge Tarlazzi - soprattutto per l'approccio e per la disponibilità che il ministro ha dimostrato nell'aware tavolo dedicati alle specifiche problematiche. Abbiamo, infatti, calendarizzato un primo incontro per il 29 Luglio per affrontare il tema della portualità e nello specifico del lavoro».



## Anche in Italia il piano Juncker

BRUXELLES - Il piano Juncker comincia ufficialmente ad essere operativo anche in Italia, con l'accordo siglato giovedì 16 Luglio, tra European Investment Fund (Eif) ed il gruppo Bper (a cui fa consulenza finanziaria internazionale) per aumentare il credito alle pmi che puntano sull'innovazione. Lo ha reso noto la Commissione Ue, spiegando come si tratti della prima transazione in Italia a beneficiare del sostegno del Fondo per gli investimenti strategici (Eisi) del piano Juncker.

L'accordo consentirà al gruppo Bper (Bper Banca, Banco di Sardegna e Banca di Sassari) di fornire nei prossimi due anni prestiti per 100 milioni di euro ad aziende che innovano. I prestiti saranno sostenuti da garanzie dell'Eif. «Sono felice che l'accordo tra Eif e Bper Banca, sostenuto dall'Eisi, consentirà alle pmi italiane di accedere a nuovi prestiti per un totale di 100 milioni di euro. Questo è un altro esempio di come il piano Juncker stia rafforzando gli investimenti che possono generare crescita», ha detto il vice presidente della Commissione Ue responsabile del piano, Jirky Katainen.

## Il messaggio del governo e le aperture

ROMA - Il messaggio è stato affidato all'Ansa. Tema: ridare competitività al sistema dei porti e, con questo, all'economia italiana, in particolare del sud.

L'obiettivo del ministro dei trasporti Graziano Delrio con la pubblicazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica - dice la nota del governo - è chiaro e si sviluppa su una decina di punti che comprendono semplificazione amministrativa, efficienza dei controlli e delle procedure di sdoganamento, promozione dell'intermodalità e dei collegamenti di ultimo miglio e l'attrazione di nuovi investimenti per la modernizzazione delle infrastrutture; il tutto grazie a un maggiore coordinamento centrale e senza dimenticare l'impatto ambientale e l'innovazione.

«Ci interessa - ha spiegato Delrio - che il Paese ricominci a porre il sistema mare come un sistema di benessere e competitività. Dobbiamo valorizzare la risorsa mare soprattutto in termini di trasporto. Si tratta di una grande potenzialità di crescita per il Paese».

Il piano prende le mosse - continua la nota del governo - proprio dalla progressiva perdita di centralità dell'Italia nel Mediterraneo: il paese si trova infatti al 55° posto per qualità delle infrastrutture portuali e i nostri porti hanno perso il 6% di traffico merci e il 7% del traffico passeggeri dal 2005 al 2014. Una rotta da invertire considerando che il settore portuale e la logistica marittima in Italia danno lavoro a un milione di persone e dalle navi passa la metà dell'export italiano. Senza contare che dalla logistica arriva il 14% del pil e dai porti il 2,6%.

Uno dei punti chiave del progetto, che ora arriverà alle commissioni parlamentari che dovranno esprimere un parere, è quello di riportare nel ministero il coordinamento degli investimenti delle singole autorità portuali perché rispondano a un'ottica nazionale. A livello locale ci sarà invece una decisa sfoltita: come già scritto in prima pagina, i membri dei Comitati delle Ap da 336 diventeranno 70 nei nuovi Comitati di gestione, da 113 provvedimenti amministrativi in porto e 23 soggetti pubblici responsabili dei controlli si passerà a uno Sportello unico in capo all'Agenzia delle Dogane, mentre i procedimenti amministrativi saranno in capo a un unico Sportello amministrativo e le 24 Autorità portuali saranno massimo 14, e verranno trasformate in Autorità di sistemi portuali. Proprio questo passaggio rischia di non essere del tutto indolore con diverse voci che già reclamano autonomia da vari angoli della penisola. Su questo tema il ministro ha però chiarito che «il Governo non ha ancora definito la sua ipotesi alle Autorità Portuali».

Ma oltre agli aspetti organizzativi il piano mette a sistema 700 milioni provenienti dall'Ue, 85 milioni stanziati dal Governo per investimenti nei porti e 600 milioni l'anno stanziati dal Governo per il trasporto via nave.

A reclamare un ruolo sulla definizione del testo - conclude il governo con quella che sembra una possibile apertura - sono anche i sindacati.

## **Civitavecchia tende la mano alla Cina privata offrendole la Zona Franca e l'hub per i container**

**Il segretario generale levoicella 'flirta' con esponenti dell'imprenditoria di Pechino, interessati a promuovere ulteriormente l'intercambio commerciale facendo perno sul porto di Roma**

Il Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Maurizio levoicella, si è dato da fare per giocare un'altra carta a favore della proiezione internazionale dello scalo di Roma, ricevendo in visita tale Li Yong Ping, uomo d'affari considerato tra i più influenti della Cina, Presidente di Maylink Holding Group Limited, società d'affari di Hong Kong quotata in

borsa e specializzata negli scambi commerciali che, attualmente, si occupa anche della promozione dell'Expo Milano 2015 in Cina e del coordinamento delle delegazioni cinesi in arrivo.

"L'incontro – recita una nota dell'ente portuale laziale – è stato organizzato per verificare le condizioni per l'avvio di relazioni istituzionali e commerciali tra gli operatori cinesi e il porto di Civitavecchia, soprattutto in considerazione dei vantaggi competitivi che lo caratterizzano: posizione geografica centrale nel Mediterraneo; infrastrutture stradali e ferroviarie già presenti e in avanzata fase di ulteriore potenziamento; vicinanza con l'Aeroporto internazionale di Fiumicino; terminali per contenitori e depositi doganali. Particolare interesse suscita negli investitori asiatici la realizzazione di un nuovo terminal container con caratteristiche di hub portuale, grazie ai fondi idonei a un consistente ampliamento e, ancor più, la costituzione di una Zona Franca Aperta nelle ampie aree retro portuali di cui Civitavecchia è dotata".

**Intanto Civitavecchia costruisce il suo futuro...**

Proseguono i lavori di ammodernamento nel porto di Civitavecchia, per migliorarne l'accoglienza sia come approdo turistico che commerciale: sbarramenti per proteggere la costa dalle onde e garantire sicurezza alle navi in porto, ampliamento e ristrutturazione del terminal container, terrapieni e moli artificiali. Ente appaltante, l'Autorità Portuale, mentre la realizzazione dei grandissimi cassoni cellulari in calcestruzzo armato è stata affidata a GLF Grandi Lavori Fincoast spa e Impresa Pietro Cidonio spa. Appalti, come noto, in parte oggetto anche di un'indagine della magistratura, a prescindere dal cui esito degli accertamenti giudiziari in corso, meritano una nota le operazioni svolte in un cantiere di tale dimensione.

Gli interventi sono effettuati dai contraenti utilizzando macchine fornite da CifaCentro SpA di Umbertide (Perugia), impresa di progettazione, costruzione e vendita di macchine per il trasporto e la posa del calcestruzzo, fondata

nel 2000 che rappresenta un punto di riferimento nel centro Italia per operatori dei settori delle grandi opere e dell'edilizia in generale.

Tra i mezzi impiegati e forniti da Cifa centro spiccano un'imponente pompa autocarata K45, dal lungo braccio e i 4 stabilizzatori aperti, specializzata nel trasporto e pompaggio del calcestruzzo con getti finalizzati a realizzare i cassoni cellulari, strutture in cemento armato composte da un solettone di fondo con funzione di fondazione, e da un fusto solidale con esso, costituito da pareti perimetrali e setti interni che lo ripartiscono in un numero adeguato di celle, utilizzati in opere portanti, come banchine e pontili.

Dal 2008 parte del gruppo industriale cinese Zoomlion, CIFA è fortemente internazionalizzata, con reti di vendita ed assistenza in tutti i continenti, in grado di offrire ai clienti anche un supporto finanziario attraverso la Zoomlion Capital Financial Services.

**Angelo Scorza**

**Nel primo semestre del 2015 il porto di Tanger Med ha movimentato 1,55 milioni di container (+4%)**

*Stabile il traffico dei passeggeri*

inforMARE - L'Autorità Portuale di Tanger Med ha annunciato che nella prima metà del 2015 il porto marocchino ha movimentato un traffico dei container pari a 1,55 milioni di teu, con una progressione del +4% rispetto al primo semestre dello scorso anno. Inoltre nel segmento della movimentazione di autovetture, al terminal dedicato ai veicoli Renault il traffico è stato di 127mila unità (+35%) e al terminal multiutente il traffico è stato pari a 30mila veicoli (+20%). Nel settore delle rinfuse liquide, il traffico di prodotti raffinati è ammontato a due milioni di tonnellate (+1%).

Al terminal traghetti il traffico dei passeggeri è rimasto stabile essendo transitate 740mila persone, mentre il traffico dei camion è stato di 135mila Tir, con un incremento del +6% sul primo semestre del 2014. (CAO)

## **Italy reappoints Taranto port boss**

The Italian government has reappointed the president of Taranto port authority in a holding role ahead of the approval of national ports reform legislation that will make the authorities regional entities and reduce their number to 13.

The mandate of Taranto port boss Sergio Prete is due to end this week, but transport minister Graziano Delrio has created for him the post of special commissioner responsible for the ports of Taranto and Brindisi for the next six months.

By the second half of 2015, Italian parliament is expected to have reviewed the draft ports legislation and hammered out the detail of the controversial issue of regional governance of Italy's ports, which have traditionally been political appointments in many cases and are therefore likely to cause disputes.

The government also wants to leave Prete at the helm in the port of Taranto because it is at a key stage of its modernisation process and is tendering for a new operator to run its main container terminal.

The coalition government of Matteo Renzi has already approved the draft legislation for ports reform under which the number of port authorities

will be reduced to 13, with a number of ports sharing the same administration. For example, Genoa and Savona are being asked to unite under a single authority as are Ravenna and Ancona.

In general, the port authorities will be grouped on a regional basis, with a number of notable exceptions including Trieste and Venice, which will remain single port authorities despite being located near each other in the northeast region.

Italy has been trying for more than a decade to reform its ports structure. The proposal aims to reform both ports and their transport infrastructure in an effort to claw back some of the cargo volume the country has lost in the past decade to other Mediterranean region and northern range ports.

## Asia-Europe volumes drop in May

But global volumes continue to track above last year's levels

**With growth in China's economy slowing and the country's exports down on last year, the trend of falling volumes continued on the Asia-Europe trade in May.**

The latest figures published by Container Trades Statistics show that volumes of 1.33m teu were down 3% compared to the 1.37m teu recorded in the corresponding month of 2014.

Meanwhile, year-to-date volumes up until the end of May of 6m teu are 3.3% lower than the 6.2m teu carried on the Asia-Europe trade during the first five months of last year.

On a month-by-month basis however the news is a little brighter for carriers, with May volumes up some 14.5% over the 11.6m teu moved in April.

Drilling down to a regional level and the decline in traffic was fairly widespread, albeit varied. Volumes from Asia to the west Mediterranean and North Africa saw the largest drop, slipping 4.6% year on year from 245,496 teu to 234,557 teu, while those to the east Mediterranean and the Black Sea fell only marginally by 0.2% to 230,589 teu.

The Asia-north Europe trade, representing the bulk of trade into the Europe from Asian ports, witnessed a 3.4% drop in traffic for May down from 894,497 teu to 864,448 teu. For the first five months of the year, volumes on the trade are down from 4m teu to 3.9m teu, or 3.1%.

Global volumes however are still tracking at a higher level than last year with traffic on the high seas of 56.7m teu through to the end of May, up 0.9% on the 56.1m teu moved last year. Numbers in May were also up 1.9% from 12.1m teu to 12.3m teu.

### Freight rates continue decline

The Container Trades Statistics' freight rate index for the Asia-north Europe trade fell to 53 points in May after yet another unsuccessful attempt by carriers to implement general rate increases at the start of the month, following similar failures in March and April.

With the index falling to its lowest level since 2009 the question now is whether the historic lows on the Shanghai Containerised Freight Index in June will be repeated here. The lowest point tally on the CTS index for the Asia-Europe trade was 42, recorded in March 2006 at the height of the global financial crisis.

It was also a similar story for the global CTS index in May which also fell to its lowest level since 2009. At 74 points, the global index is once again reflective of the widespread volatility currently being felt across all trades.