



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

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

**22 LUGLIO 2015**

# Crisi Taranto, spunta la carta rinfuse

Genova - L'Authority a caccia di un operatore dopo l'esclusione di Tct. Maneschi pronto a rientrare in porto, ma senza container: 540 lavoratori in bilico.

Genova - **Per Taranto non ci sono offerte:** nessuna proposta concreta è infatti arrivata sul tavolo del numero uno dello scalo pugliese, Sergio Prete. Almeno da quando il Comitato portuale ha **deliberato la decadenza della concessione demaniale del terminal container a Tct**, la società che ha dichiarato il 12 giugno scorso la messa in liquidazione e il successivo avvio della procedura di mobilità dei 540 dipendenti. Ma le cose potrebbero cambiare. Il **gruppo Maneschi, già in Tct con una quota del 10% (insieme a Hutchinson con il 50% ed Evergreen con il 40%), starebbe tentando un clamoroso ritorno con una conversione d'uso del terminal per investire sul mercato delle rinfuse.** Secondo fonti vicine al dossier, sarebbe stato ormai definito un nuovo progetto con l'obiettivo, da parte del gruppo Maneschi, **di tornare a operare sulle banchine di Taranto, seppur con altre tipologie di traffici.** Nello specifico il programma

**prevederebbe di utilizzare l'area per il mercato delle rinfuse secche (soprattutto grano) ma in particolar modo per quello delle rinfuse solide, facendo dello scalo pugliese uno dei principali porti italiani specializzati nel traffico del cemento. A rafforzare questo programma ci sarebbe un'intesa che il gruppo Maneschi, attivo in altri porti nazionali, avrebbe ormai raggiunto con alcuni operatori locali già attivi nel settore.**

**Adesso, un'eventuale domanda per avere in concessione il terminal, dovrebbe essere fatta all'Autorità portuale pugliese, la stessa che, ironia**

della sorte, solo poche settimane fa ha deliberato la decadenza dell'autorizzazione demaniale alla società Tct, all'interno della quale proprio Maneschi ha una quota. **Ed i tempi di azione sono stretti, soprattutto per trovare una soluzione agli occupati del terminal.** Lavoratori per i quali lo scorso 28 maggio è terminata la cassa integrazione e che rappresentano certamente l'anello debole di tutta questa vicenda. Nel frattempo, proprio nella giornata di ieri, con l'insediamento in Prefettura, a Taranto, del Tavolo Istituzionale, è cominciato il percorso che dovrà portare alla stesura di un contratto di sviluppo col quale rilanciare l'intera economia dell'area. **Il governo ha quantificato in circa 600 milioni di euro le risorse disponibili per la città.** Per quanto riguarda nello specifico il porto, sono in corso investimenti infrastrutturali ma la prima necessità è quella di trovare un nuovo concessionario del terminal.

## **Conte (Propeller Club Port of Taras) rivendica un futuro per la portualità di Taranto**

*L'economia tarantina - ha constatato - «si avvia sempre di più verso il modello della Grecia di oggi piuttosto che della sempre osannata Magna Grecia»*

**inforMARE** - Sino a ieri Taranto, stando a quanto riferivano il sindaco e il presidente dell'Autorità Portuale reduci dalle missioni a Roma per discutere del futuro del porto pugliese, era il porto italiano sul quale il governo avrebbe puntato per le sue enormi potenzialità e strategicità non solo per la città, ma per l'intero Paese e per la stessa Europa, mentre oggi pare che si intenda aggregare lo scalo jonico ai porti adriatici di Bari, Brindisi e Manfredonia privandolo di una rappresentanza autonoma.

Lo ha denunciato il presidente del The International Propeller Club Port of Taras, Michele Conte, specificando che nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica approvato nei giorni scorsi dal Consiglio dei ministri non si parla del futuro del porto di Taranto, e con esso di un possibile diverso sviluppo della città e dell'intero territorio.

Nel Piano - ha precisato - non si parla della possibilità di intercettare traffici in alternativa al trasbordo dei contenitori, attività che a Taranto che non c'è più, e per compensare la riduzione delle attività industriali (acciaio e petrolio), «attività queste ultime - ha osservato Conte - che per tutti i grandi porti sono di base per il mantenimento ed il progresso delle attività portuali generali». Così come lo sono i servizi tecnico-nautici (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori, battellieri, imprese di prevenzione e sicurezza ambientale, raccomandatori, dogana listi e operatori portuali in generale) che - ha sottolineato - se non hanno un volume consistente e una diversità di traffico, non possono avere consistenza, qualità e livello adeguato. «Gli stessi operatori portuali, in una realtà depressa - ha aggiunto il presidente del Propeller Club di Taranto - si dequalificano, perdono consistenza numerica e qualitativa e arretrano nella competitività nazionale ed internazionale». Sembra - ha osservato Conte - che nel Piano della Logistica presentato al Consiglio dei ministri «di tutto ciò non si parli».

«Come si possa parlare poi di obiettivi di eccellenza del Piano - ha criticato inoltre Conte - se, a giorni alterni, saltano i numeri delle Autorità Portuali e degli accorpamenti dei porti, non si riesce ancora a comprendere. C'erano - ha rilevato - delle indicazioni, giusto per semplificare e dare senso alla razionalizzazione, che avevano portato Assoportì a convenire che andavano mantenute le Autorità Portuali nei cosiddetti port-core, ossia quelli riconosciuti "come strategici" dall'Europa e dai relativi piani di finanziamento. Sulla base di queste considerazioni il presidente di Assoportì ha ricordato Conte - in una recente intervista afferma che "mai Ancona e Ravenna potranno essere insieme" affermando che sia Ravenna che Ancona sono porti strategici diversi e non complementari. Dopo proteste varie dei territori, nel Piano preparato, ma non discusso dal governo, erano anche previste le nuove "organizzazioni portuali" in numero di tredici con Taranto aggregato a Bari, Brindisi e Manfredonia. La Puglia - ha rimarcato il presidente del Propeller Club - è l'unica Regione che vede accorpata ben quattro porti su due mari e con specificità molto diverse e di sicuro, quelle di Taranto, non omogenee con quelle degli altri porti, tutti in filiera sull'Adriatico. Taranto, porto dell'omonimo Golfo, è sul mare Jonio sul quale si affacciano tre regioni: Calabria, Basilicata e Puglia».

Conte si domanda chi, in questo contesto, debba «rappresentare i sacrosanti diritti di Taranto per avere in futuro almeno un'entità portuale autonoma» e «per programmare un futuro di rinascita dell'economia tarantina che - ha amaramente concluso il presidente del Propeller Club - si avvia sempre di più verso il modello della Grecia di oggi piuttosto che della sempre osannata Magna Grecia». (L'Espresso)



## Da Venezia sarà rilanciata la Via della Seta

VENEZIA - La "Dichiarazione di Venezia per la via della Seta del ventunesimo secolo" e la firma di quattro importanti memorandum di intesa tra cui quelli tra i porti di Venezia e Ningbo e quello per la creazione di una piattaforma informativa per la Città della Via della Seta saranno al centro dell'incontro che Giovedì prossimo, 23 Luglio, si terrà a Venezia alla presenza del ministro degli Esteri Paolo Gentiloni.

Quella della creazione di una nuova via della Seta è una iniziativa lanciata dal Forum promosso dalla China Public Diplomacy Association, una delle più importanti associazioni di emanazione governativa della Repubblica Popolare Cinese e dalla Silk Road Cities Alliance che raggruppa tutte le città posizionate lungo la via della Seta. Partner italiani del Forum sono l'associazione "Priorità Cultura" presieduta da Francesco Rutelli - ex ministro della Cultura e sindaco di Roma - e l'Autorità portuale di Venezia.

Annuncerà anche la presenza del sottosegretario al ministero dell'Economia e Finanza, Pierpaolo Baratta e dell'ex ministro degli esteri cinese Li Zhaoxing.

Sede dell'incontro sarà la sede della Biennale di Venezia, Cà Giustinian, che ospiterà la delegazione composta da circa 160 rappresentanti delle realtà pubbliche e private cinesi e italiane impegnate a creare partnership concrete a favore dello sviluppo delle relazioni tra Italia e Cina.

Gli interventi di Francesco Rutelli e di Hao Yaohua, presidente della Silk Road Cities Alliance, lanceranno il tema della via della Seta del ventunesimo secolo: non più solo storia e memoria, ma opportunità di sviluppo economico e culturale contemporaneo.

Lo scalo lagunare, già individuato quale terminale occidentale della via della Seta ricopre infatti un ruolo strategico non solo per le radici storiche di antico punto di arrivo e partenza della via della Seta descritta da Marco Polo nel "Millione", ma anche economiche per le potenzialità di collegamento che da Venezia si irradiano verso il cuore dell'Europa manifatturiera.

Al saluto di apertura del sindaco della città lagunare, Luigi Brugnaro, seguiranno quelli di Roberto Ciambetti, presidente del Consiglio Regionale del Veneto, del presidente della Biennale di Venezia, Paolo Baratta, del Museo Civico di Venezia, di Michele Bugliesi, rettore dell'università Ca' Foscari.

L'evento si concluderà con la firma di un piano di azione ispirato al documento "Visione ed azioni sulla via della Seta marittima del 21° secolo", approvato dalla Commissione nazionale per lo Sviluppo e le Riforme, dal ministero degli Esteri e dal ministero del Commercio della Repubblica Popolare Cinese.

Prenderanno parte al dibattito anche il direttore scientifico della Fondazione Nordest, Stefano Micelli, il vice presidente del China Public Diplomacy Association, Shu Yi, il direttore esecutivo di Cma Cgm Italy, in rappresentanza della "Ocean Three Alliance", Paolo Lo Bianco, il rappresentante del porto di Rizhao, Meng Fanxiang e il presidente di Save (Aeroporto di Venezia) Enrico Marchi. Concluderà il dibattito l'intervento del ministro degli Affari Esteri, Paolo Gentiloni.

SEA TRANSPORT

# Completato il raddoppio di Suez

Il Cairo - Spesi oltre 8 miliardi, l'Egitto prevede di incrementare le entrate del 260%. Ridotti del 50% i tempi di percorrenza: attraverseranno il Canale 97 navi al giorno.

Il Cairo - **L'Egitto ha terminato il raddoppio del Canale di Suez.** Un'opera imponente che a pieno regime permetterà di aumentare dagli attuali cinque miliardi l'anno, **addirittura del 260% gli introiti del Paese africano derivati dal passaggio delle navi,** portando il transito giornaliero delle unità da 49 a 97. Per effettuare l'allargamento, le autorità egiziane hanno agito su un tratto complessivo di **72 chilometri (rispetto ai 193 totali)** e sono stati dragati 252 milioni di metri cubi di sabbia. Il progetto era stato presentato lo scorso anno dal presidente Abdel Fatah al Sisi come un'opera capace, una volta terminata, di fare da volano all'intera economia nazionale.

L'infrastruttura, **costata oltre otto miliardi di dollari,** permetterà alle navi di viaggiare non più in una sola direzione con l'obbligo all'alternanza: in questo modo verrà quasi raddoppiato il traffico e contemporaneamente i tempi di attesa e di

percorrenza si ridurranno sensibilmente da una media delle attuali 18 a 11 ore. L'inaugurazione ufficiale del nuovo Canale di Suez è prevista per il 6 agosto e l'Egitto ha esteso gli inviti a prendere parte alla cerimonia anche a Qatar e Turchia, Paesi che vantano relazioni non certo idilliache con il Cairo. **Sabato prossimo invece è programmato il primo attraversamento di prova di una nave lungo la nuova via d'acqua alla presenza dei vertici del governo e della Suez Canal Authority.**

Nel primo semestre di quest'anno Suez è stato

attraversato da 8.556 imbarcazioni, con una crescita del 4,9% rispetto alle 8.160 unità della prima metà del 2014. Le petroliere sono state 2.072 (+5,3%) mentre le navi di altra tipologia 6.484 (+4,7%). Il mese scorso sono state registrate 1.485 unità, con una crescita dell'11% rispetto alle 1.338 imbarcazioni del giugno 2014. **Numeri in crescita rispetto al passato e destinati inevitabilmente ad aumentare ancora** nelle prossime settimane quando l'Egitto potrà contare a tutti gli effetti sull'ampliamento di Suez.

Per portare a termine l'opera sono state impiegate più di 25 mila persone al giorno: ai lavori hanno pensato in buona parte le forze armate nazionali con la collaborazione di alcuni partner stranieri. Ma il progetto del governo egiziano non è finito qui: nell'intera area che circonda il Canale di Suez verrà realizzata una gigantesca zona industriale che prevede anche **la creazione di sei nuovi portici** si affacceranno lungo la via d'acqua.

**A giugno nel canale di Suez sono transitate 1.485 navi (+11,0%) con carichi per 69,8 milioni di tonnellate (+5,4%)**

***Nei primi sei mesi del 2015 i volumi di merci transitati nel canale sono ammontati a 406,2 milioni di tonnellate (+3,2%)***

*inforMARE* - Lo scorso mese nel canale di Suez sono transitate 1.485 navi, con una crescita del +11,0% rispetto a 1.338 navi nel giugno 2014. Le petroliere sono state 374 unità (+18,4%) per una stazza netta complessiva pari a 15,7 milioni di tonnellate (+22,2%) e le navi di altra tipologia 1.111 unità (+8,7%) per 67,1 milioni di tonnellate di stazza netta (+4,0%).

Le navi transitate nel canale egiziano nel giugno 2015 trasportavano complessivamente 69,8 milioni di tonnellate di carichi, con un incremento del +5,4% rispetto a 66,2 milioni di tonnellate nel giugno dello scorso anno. Per il terzo mese consecutivo i volumi di carichi trasportati dalle navi in transito nella direzione sud-nord hanno registrato una flessione essendo stati pari a 31,8 milioni di tonnellate, con un -6,5% rispetto a 34,1 milioni di tonnellate nel giugno 2014, mentre i volumi di carichi trasportati dalle navi transitate nella direzione opposta hanno totalizzato per il quarto mese consecutivo un incremento essendo stati pari a quasi 38,0 milioni di tonnellate (+18,1%).

Nel primo semestre del 2015 il canale di Suez è stato attraversato da 8.556 navi, con una crescita del +4,9% rispetto a 8.160 navi nella prima metà dello scorso anno. Le petroliere sono state 2.072 unità (+5,3%) per un totale di 84,3 milioni di tonnellate di stazza netta (+6,9%) e le navi di altra tipologia 6.484 (+4,7%) per 404,5 milioni di tonnellate di stazza netta (+6,4%).

Le navi transitate nei primi sei mesi del 2015 trasportavano 406,2 milioni di tonnellate di carichi, con una progressione del +3,2% rispetto a 393,5 milioni di tonnellate nella prima metà dello scorso anno. Il volume complessivo delle merci trasportate dalle navi transitate da sud a nord è ammontato a 194,9 milioni di tonnellate (-1,2%), di cui 43,1 milioni di tonnellate di petrolio e prodotti petroliferi (-13,4%) incluse 27,5 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (-21,7%) e 151,8 milioni di tonnellate di altre merci (+3,0%) inclusi carichi containerizzati per 109,5 milioni di tonnellate (-0,3%). Il volume totale delle merci trasportate dalle navi transitate da nord a sud si è attestato a 211,3 milioni di tonnellate di (+7,7%), di cui 45,3 milioni di tonnellate di petrolio e prodotti petroliferi (+24,7%) incluse 8,9 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (+2,3%) e 166,0 milioni di tonnellate di altre tipologie di merci (+3,8%) incluse 105,9 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (+1,2%). (A.P.)

**Continua la crescita dell'interscambio tra i due continenti e si specializzano i metodi di spedizione  
Opzione LCL su rottaia dalla Cina all'Europa**

MILANO - UPS (NYSE: UPS) ha annunciato di aver aggiunto alle spedizioni su rottaia dalla Cina verso l'Europa l'opzione LCL (Less-than-Container Load). Il servizio è disponibile tra Zhengzhou e Amburgo e diventa parte del portafoglio di servizi cargo multimodali UPS Preferred®. Nel giugno 2014 UPS aveva introdotto invece nelle spedizioni dalla Cina verso l'Europa la soluzione FCL (Full Container Load).

Il portafoglio UPS Preferred combina il trasporto aereo, su rottaia, via oceano e/o via terra al fine di aiutare le aziende a bilanciare la rapidità della supply chain e i costi in modo da soddisfare le esigenze dei clienti.

La crescita degli scambi tra Cina e Unione Europea, i maggiori partner commerciali a livello globale nell'ultimo decennio, è stata

stimata in 600 miliardi di dollari nel 2014 ed entro il 2020 si prevede che raggiungerà il trilardo di dollari. L'espansione del portafoglio dei prodotti UPS su rottaia in Cina riflette l'impegno della società a potenziare le infrastrutture lungo la Silk Road Economic Belt, la cintura economica della via della seta. Un'espansione che coincide con la trasformazione del settore produttivo cinese da un modello caratterizzato da costi bassi e volumi ingenti a un modello dall'approccio più innovativo, incentrato sulla qualità e orientato al cliente.

"I nostri clienti si rivolgono a UPS per soluzioni che li aiutino a espandere la loro presenza in nuovi mercati, bilanciando al contempo i costi d'impresa", ha dichiarato Jens Poggensee, presidente Freight Forwarding di UPS Europa. "Il nostro servizio UPS Preferred™ LCL offre ai nostri clienti più opzioni di trasporto per soddisfare la crescente domanda in una delle maggiori e più trafficate direttrici commerciali".

I clienti che hanno beneficiato del servizio FCL su rottaia di UPS lungo la rotta Cina-Europa hanno realizzato un risparmio in termini economici fino al 65% rispetto al costo del trasporto cargo aereo, nonché in termini di tempo di quasi il 40% rispetto al tradizionale servizio FCL via oceano lungo le medesime rotte (i tempi di transito e i costi variano a seconda dell'origine della destinazione e del tipo di merce e non sono garantiti). Oltre ad offrire ai clienti opzioni più rapide ed economiche, queste opzioni su rottaia costituiscono altresì un'alternativa molto più ecosostenibile del trasporto cargo aereo o via oceano in virtù del minore consumo energetico e delle inferiori emissioni di CO2.

Le soluzioni FCL sono disponibili da Chengdu a Lodz (Polonia) e da Zhengzhou ad Amburgo (Germania). La combinazione tra trasporto su rottaia e i network camionistici di origine/destinazione consente a UPS di offrire ai clienti servizi sull'intero territorio cinese ed europeo.

Il servizio settimanale door to door è supportato dalla tecnologia di tracking di UPS che assicura piena visibilità e aggiornamenti in tempo reale sull'avanzamento della spedizione sia attraverso la funzione di ricerca su UPS.com che attraverso l'utilizzo della tecnologia GPS. Include inoltre misure di sicurezza e opzioni per il controllo della temperatura.

## RBS to sell \$5bn Greek port portfolio as Maersk eyes investment

The Royal Bank of Scotland (RBS) is reportedly planning to sell its portfolio of Greek shipping loan assets for an estimated \$5 billion.

The sale comes despite tentative agreement between EU officials and the Greek government on Monday to continue bailout and avert a so called Grexit, which would entail Greece leaving the Eurozone.

"The shipping business is up for sale. They have decided to sell it, if there is a buyer by December," a source at RBS is

reported as saying to news agency Reuters. "We won't be around for much more in Greece. RBS is slowly closing up operations here."

As part of last ditch proposals from the Greek government at the weekend, Prime minister Alexis Tsipras was forced to concede privatisation plans after months of resistance from his left-wing Syriza party.

As a result the government is now expected to announce dates for tenders to privatise its two major ports, Piraeus and Thessaloniki, "no later than end-October 2015".

In response to these planned privatisations shipping giant Maersk and its ports division APM Terminals have been quick to signal interest in purchasing cut-price Greek port assets.

"We're interested in the Greek ports of Piraeus and Thessaloniki and are pursuing them as part of our growth plans," Francois-Xavier Delenclos, vice president at APMT said in comments to Bloomberg.

"We remain interested in showing Greek leaders our expertise in the investment, planning, building, modernizing and operating of ports," Delenclos added.