



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

25 AGOSTO 2015

LA CRISI DEL PORTO

VERSO GIORNI DECISIVI

AL MINISTERO DEL LAVORO

Il sottosegretario Bellanova ha convocato un incontro l'1 settembre. Si fa strada l'ipotesi di cassa integrazione per cessazione

I NOMI IN PISTA

Oltre che con Msc e Cma-Cgm, contatti sarebbero stati allacciati anche con Maersk. Ma prima va liberata l'infrastruttura

Si tratta sull'uscita definitiva di Tct

Attesa a giorni la risposta dei liquidatori alla proposta dell'Authority. Si acquistano le gru?

● È attesa in questa settimana, probabilmente tra il 25 e il 26 agosto, la risposta dei tre liquidatori della società Taranto container terminal (Tct) alla proposta dell'Autorità portuale di Taranto per chiudere definitivamente con una transazione il periodo in cui la stessa Tct ha gestito in concessione l'infrastruttura portuale. La risposta è ritenuta essenziale anche per l'incontro sulla proroga della cassa integrazione dei 540 addetti di Tct convocato per l'1 settembre al ministero del Lavoro dal sottosegretario Teresa Bellanova. Tct, i cui azionisti sono Hutchinson, Evergreen e Gruppo Maneschi, ha messo in liquidazione la società a metà giugno ritenendo non più conveniente restare a Taranto dove aveva cominciato ad operare nel 2001. Di conseguenza, l'Autorità portuale ha revocato e fatto decadere la concessione del terminal container.

La risposta dei liquidatori di Tct alla proposta di accordo «bonario» avanzata dall'Autorità portuale è ritenuta necessaria sia per il futuro del personale della società, che per trovare un nuovo operatore che subentri alla stessa Tct. Non essendo stata più rinnovata a fine maggio la cassa integrazione in scadenza, ora i 540 di Tct sono nella fase che precede la messa in mobilità. I 75 giorni previsti dalla procedura scadono infatti ai primi di settembre di qui la decisione del sottosegretario al Lavoro, Bellanova, di fissare l'incontro già l'1 settembre. Ma perché si individui una soluzione che eviti la disoccupazione ai lavoratori, che vengono da un lungo periodo di cassa integrazione, è necessario coinvolgere Tct in quanto soggetto uscente dalla gestione del terminal container. Al momento, la soluzione che sembra avere più possibilità è quella della cassa integrazione per cessazione (mentre sinora era stata per ristrutturazione). Durerrebbe un anno e, oltre ad assicurare un sostegno economico ai 540, sarebbe un tempo ritenuto sufficiente per trovare un nuovo investitore per il porto, partita sulla quale già da giugno sono al lavoro Governo (presidenza del Consiglio e ministero

pregresso ed evitare così un contenzioso. Tra luglio e agosto ci sono stati vari incontri e contatti tra l'ex presidente dell'Authority, ora commissario, Sergio Prete, e i tre liquidatori di Tct. La bozza di accordo è stata consegnata prima di Ferragosto e adesso si attende la risposta.

Uno dei nodi da sciogliere nel rapporto tra Tct e Authority, è cosa fare delle attrezzature esistenti sul terminal container. Ci si riferisce, in particolare, alle gru usate per la movimentazione dei container, attività ferma dall'ultimo trimestre del 2014 quando Evergreen ha tolto Taranto dall'approdo delle navi oceaniche e Tct ha chiuso l'operatività dell'infrastruttura. Le ipotesi in campo sarebbero due, acquisizione delle gru da parte dell'Autorità portuale

disinstallazione da parte di Tct, ma la prima è prevalente. Secondo alcune fonti, i liquidatori di Tct avrebbero inizialmente chiesto 100 milioni di euro per lasciare le attrezzature, poi avrebbero dimezzato le loro richieste e infine sarebbero scesi ad una trentina di milioni. Il Governo, però, avrebbe posto un tetto all'Authority per quanto riguarda l'acquisizione e si tratterebbe di una ventina di milioni. Le gru, oltretutto, insistono su un'area del Demanio e vanno anche sottoposte a lavori di revamping (manutenzione). Un intervento di circa 7 milioni di euro che Tct, si afferma, avrebbe dovuto effettuare tempo addietro visto che la cassa integrazione era stata concessa per ristrutturazione. Argomento, questo, oggetto anche di contestazione a Tct nei mesi scorsi, quando a Palazzo Chigi si sono svolti alcuni vertici - l'ultimo a maggio - per capire cosa la società volesse fare, se restare nel porto di Taranto oppure disimpegnarsi come poi è avvenuto con la liquidazione.

Nell'area del terminal container, intanto, vanno avanti i lavori di adeguamento previsti: ammodernamento della banchina e dragaggio dei fondali per averli più profondi. Nell'area di cantiere della banchina sono state completate le vasche di colmata che serviranno a stoccare i sedimenti (2,3 milioni di metri cubi) provenienti dal dragaggio. La mancanza di un luogo dove stoccare i sedimenti ha infatti tenuto bloccato per diverse settimane l'intervento alla banchina dopo l'appalto avvenuto a fine dicembre (e tra l'altro prima c'era stato un blocco di quasi un anno per un contenzioso legale tra imprese concorrenti). Le vasche nell'area di cantiere sono state autorizzate dal ministero dell'Ambiente che, in precedenza, aveva bocciato le altre ipotesi avanzate dall'Authority. Sulla banchina si sta attualmente lavorando con due turni ma non è escluso il terzo per completare l'intervento nei tempi previsti. L'ammodernamento riguarda i primi 1200 metri e 900 dovrebbero essere pronti tra primavera-inizio estate del 2016.

[domenico palmiotti]

delle Infrastrutture e trasporti) e Authority portuale. Attualmente, però, i contatti avviati in tal senso sono in stand by. Secondo alcune fonti, accanto a Msc del gruppo Aponte e alla francese Cma-Cgm, anche la danese Maersk avrebbe manifestato interesse. Le compagnie Msc e Cma-Cgm conoscono già il terminal di Taranto: la prima, anni addietro, ha movimentato un certo quantitativo di container, la seconda, invece, ha lavorato con Evergreen e Tct. Solo che per far uscire allo scoperto il nuovo investitore ed intavolare una trattativa vera, è necessario - affermano fonti dell'Authority - che l'infrastruttura portuale sia completamente libera e disponibile sul mercato. E anche per questo l'Autorità portuale ha cercato subito la composizione bonaria per chiudere il

Settembre decisivo per i porti di Taranto e Napoli

Le prossime due settimane saranno decisive per il Taranto Container Terminal (Tct) dello scalo pugliese e la Conateco del porto di Napoli. È attesa entro il 26 agosto la risposta di Hutchinson, Evergreen e Maneschi (i tre proprietari-liquidatori di Tct) alla proposta dell'Autorità portuale di Taranto di chiudere con una transazione il periodo di concessione, **revocata il 30 giugno** dopo quattordici anni. La decisione potrebbe determinare l'esito della riunione convocata per il primo settembre a Roma con il sottosegretario al ministero del Lavoro Teresa Bellanova, dove si deciderà se prorogare o meno la cassa integrazione per i 540 dipendenti del terminal, in scadenza in quei giorni.

La prima settimana di settembre sarà all'insegna delle crisi dei terminal portuali italiani per il governo italiano. Oltre a Taranto c'è infatti anche il porto di Napoli alle prese con problemi simili. Entro i primi sette giorni del mese, infatti, questa volta al ministero dei Trasporti, **è atteso un incontro** tra Delrio, Autorità portuale, sindacati, Regione Campania e Conateco, che gestisce il terminal omonimo partenopeo, in merito ai debiti del terminalista e a una nuova procedura di cassa integrazione richiesta al ministero dello Sviluppo per tutti i suoi 354 dipendenti.

IL DIBATTITO

L'ex presidente Haralambides rivendica l'impegno sul corridoio Baltico-adriatico

«Brindisi è fuori dai grandi scali per il disinteresse delle istituzioni»

● Non ci sta l'ex presidente dell'Autorità portuale di Brindisi Hercules Haralambides a passare per colui che ha affossato le speranze del porto di essere inserito nella rete strategica europea e nel corridoio Baltico-adriatico. Proprio nei giorni scorsi, infatti, il consiglio comunale ha approvato una mozione con la quale impegna il sindaco ad attivarsi, anche a livello nazionale, per ottenere che il corridoio trans-europeo non si fermi a Ravenna.

«Il dibattito apertosi sulla questione rete centrale europea dei trasporti e mancato inserimento nella stessa del porto di Brindisi - sottolineava Haralambides - è, francamente, intempestivo. Risalgono a circa due anni or sono le prime grida d'allarme, poi ripetutamente rinnovate, che l'Autorità portuale ha posto a tutte le istituzioni di ogni ordine e grado. Si cercò di far comprendere, anche in seno all'Apulian Ports (l'associazione che riunisce i tre porti pugliesi, ndr), come il vero interlocutore della Ue in Puglia sarebbe dovuto essere, in linea con la legislazione regionale,

un unico nodo del sistema portuale pugliese piuttosto che i singoli scali. Tanto più che i criteri utilizzati per individuare quali "core" i porti di Bari e Taranto erano stati assolutamente solo politici e non di certo economici. Alcuna reazione dai governi locali e regionali si è mai riscontrata a tale posizione più volte espressa anche in via ufficiale».

E per dimostrarlo, Haralambides allega tre comunicazioni ufficiali inviate al presidente della Regione Nichi Vendola nell'ottobre del 2013, nel feb-

braio del 2014 e nel gennaio del 2015. «In piena coerenza con la strategia di rafforzamento della competitività di detto sistema (quello pugliese, ndr) in campo nazionale e soprattutto internazionale - si legge nella prima della comunicazioni -

appena saputo delle programmazioni comunitarie in termini di reti di collegamento dei nodi portuali "core", ci si è prontamente attivati affinché la Comunità Europea "leggesse" il citato sistema portuale regionale quale unico complessivo nodo del network in luogo delle sin-

pea ritiene necessario per il periodo finanziario suddetto; procedura per la quale, in prima battuta, si chiede sin da ora il coinvolgimento di questa Autorità». Questo per «correggere l'errore, secondo la nostra opinione, della esclusione dai porti "core" di Brindisi». Era il 10 febbraio 2014. Un anno dopo, l'ultimo appello. Anche questo rimasto inascoltato.

F.R.P.

Le tante richieste dell'Authority rimaste inascoltate dalla Regione

gole infrastrutture atteso che il porto di Brindisi risultava escluso da tale logica pianificatoria; esclusione comminata, tra l'altro, secondo criteri non univocamente determinati e riferentesi più che sommariamente e prevalentemente a localizzazioni di tipo meramente geografico». Una tesi sostenuta anche in sede di Apulian Ports e sostenuta proprio in quella sede da «unanime consenso». Peccato però che «di tale proposizione, purtroppo, ad oggi non si è avuto alcun riscontro». Era il 16 ottobre del 2013.

Pochi mesi dopo, l'Autorità portuale sollecita - sempre a firma di Haralambides - ancora una volta la Regione, l'Assessorato ai Trasporti, le istituzioni salentine ed i parlamentari. «Si invoca particolare riguardo - scrive l'allora presidente - nei confronti di tutto il territorio salentino, affinché lo stesso sia interessato direttamente della importante e imponente programmazione comunitaria 2014-2020 in corso di programmazione, ancorché legata alla sola rete "centrale". Il comitato esecutivo della European Sea Ports Organization sta già, infatti, procedendo alla raccolta delle informazioni sui progetti infrastrutturali che la Commissione portuale euro-

Container. Commissionate decine di ordini per colossi capaci di trasportare fino a 20mila container

Meganavi, allarme dai terminal

«Le grandi unità portano costi troppo alti e seri problemi logistici»**Raoul de Forcade**

Le meganavi portacontainer tra i 18mila e 21mila teu di capacità (contenitori da 20 piedi) consentono economie di scala solo per gli armatori ma portano megacosti per tutti gli altri operatori, a cominciare dai terminalisti. Alanciare l'allarme è il presidente di Assiterminal, Marco Conforti, che ha recentemente incontrato, con una delegazione di Feport (l'associazione dei terminalisti europei), la commissaria ai Trasporti della Uè Violeta Bulc, alla quale è stato sottoposto il problema.

Attualmente in esercizio si contano 29 navi da più di 19mila teu e sono in ordine altre 68 unità fino a 21mila teu, previste in consegna tra la seconda parte del 2015 e il 2017. Per ora le commesse si fermano qui, in quanto mancano slot liberi nei cantieri. Tuttavia gli armatori sembrano pronti ad assicurarsi nuovi ordini, non appena gli spazi si libereranno.

Uno studio dell'Ocse sulle megaship, però, mette in risalto il

fatto che l'uso di queste unità incida sulla spesa annuale dei trasporti per circa 400 milioni dollari così suddivisi: un terzo per i dragaggi che i porti sono costretti a fare per adeguarsi ai pescaggi delle navi; un altro terzo per le infrastrutture portuali dedicate, quali ad esempio l'approfondimento e il rinforzo delle banchine per l'attracco; e un terzo, infine, per gli equipaggiamenti necessari a operare quel tipo di unità, in primis le gru.

«L'utilizzo di portacontainer sempre più grandi - dice Confor-

ti - ha notevoli ricadute in termini di costi, e non solo, sulla collettività. Lo abbiamo fatto presente alla commissaria Bulc. Se tu concentri la quantità di container che un tempo era portata con due o tre navi, che arrivavano in giorni diversi, su una sola unità da 20mila teu, in un unico giorno, crei forti congestioni sui piazzali dove va la merce, sui terminal interni, sulle autostrade e così via».

Dal punto di vista del terminal, inoltre, prosegue Conforti, «ci

sono aumenti di costi per la *crane intensity*: per caricare e scaricare una nave da 8-10mila teu, che è già molto grande, ci vogliono 3 o 4 gru. Ciascuna delle quali ha un valore di 10-12 milioni di euro. Un'unità da 20mila teu ha bisogno di 6-8 gru. Quindi, oltre al fatto, che su una meganave devi impiegare il doppio dell'*equipment* nella metà del tempo, per una sola unità si devono mettere in pista 80-100 milioni di euro in gru».

Emergono, inoltre, problemi relativi alla forza lavoro impiegata e all'occupazione delle banchine. «È evidente - afferma il presidente di Assiterminal - che una banchina che abitualmente lavora tre navi in un certo arco temporale e si ritrova a lavorarne una sola, più grande, in tempi più ristretti, resterà, per un periodo, con i piazzali vuoti. Inoltre bisogna tener conto del fatto che le mega unità, proprio in virtù delle loro dimensioni, sono maggiormente soggette ai ritardi durante la navigazione, causati dalle condizioni meteorologiche. Un fe-

IN CIFRE**21 mila**

La capacità massima
Espressa in teu, per quelle che vengono definite meganavi container

29

Le navi
Quelle attualmente in esercizio, da più di 19mila teu

68

Unità
Le navi in ordine, con capacità fino a 21mila teu, previste in consegna tra la seconda metà del 2015 e il 2017

400 milioni

Di dollari
L'uso delle megaship incide sulla spesa annuale dei trasporti per questa cifra

nomeno che tende a peggiorare con l'inverno. Il terminalista rischia, quindi, di trovarsi a mettere in campo un turno di manodopera specializzata per lavorare la nave e poi restare senza l'unità in banchina. Insomma, si profilano picchi di lavoro non programmabili e i costi si alzano». Anche l'Europa, conclude Conforti, «sta cominciando a porsi il problema delle meganavi». Appare tuttavia difficile che gli ordini di questi colossi possano fermarsi. Anche perché, spiega Paolo Morretti, general manager di Rina

marine (il Registro navale italiano), «si stanno superando tutti i problemi tecnici che caratterizzavano la realizzazione di queste navi. La questione della manovrabilità è stata risolta con la navigazione sotto i 20 nodi, nuove forme di carena e eliche di ma anche a poppa. Inoltre si stanno realizzando sistemi per l'ottimizzazione della rotta in funzione delle ricerche delle migliori condizioni meteomarine».

Riforme portuali al Risiko si parte sui mega-progetti

22 agosto 2015 |

L'apposita commissione del governo al lavoro per "tagliare" drasticamente il numero di quelli proposti dai vari scali - I decreti delegati e le linee guida imposte dall'Europa sulla logistica

ROMA - E' una specie di partita a scacchi, quella che si sta cominciando a giocare sulla logistica portuale italiana. E l'unica cosa certa è che le riforme sul tema avviate - con le prime indicazioni piuttosto vaghe ma con la vera sostanza che aspetta ancora i decreti, la vera polpa - se riusciranno ad arrivare al risultato non saranno indolori.

E' significativo che ad oggi l'unica indicazione emersa, quella sull'accorpamento delle Autorità portuali, abbia già cambiato almeno una mezza dozzina di orientamenti: con altrettante varianti sugli accorpamenti stessi. Anche le ultime indicazioni dalla politica vanno considerate ufficiose. E si capisce bene perché: il governo centrale deve vedersela con le Regioni, che sembrano disponibili ad accettare di "far fuori" dai comitati portuali quasi tutte le attuali componenti, ma non accettano di diventare marginali. Sintomatico come si stanno muovendo sul tema il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi e quello del Friuli Debora Serracchiani, tra l'altro ascoltata vice di Renzi. Stanno collocando le proprie figure forti sulla scacchiera pronte a giocarsi tutta la potenza di fuoco politica per rimanere nella partita della logistica.

L'intrecciarsi di aspettative sui decreti - non solo da parte del ministero delle Infrastrutture, ma anche e specialmente da quello della Funzione Pubblica - sta però facendo passare in secondo piano un altro tema importante: ovvero l'analisi dei tanti (troppi) progetti di grandi infrastrutture presentati dai porti con relative richieste di finanziamento pubblico. In silenzio, ma nemmeno tanto, l'esame è cominciato nell'apposita commissione. Ed è già stato detto che sarà un massacro: su oltre 135 progetti, quasi tutti fortemente appoggiati dai poteri locali (e qualche volta con promesse di forti investimenti anche dei grandi terminalisti internazionali) se ne salverebbero nemmeno un quarto. Ipotizzare quali al momento è voler leggere la sfera di cristallo: anche perché tutti o quasi vantano importanti "sponsor" nello stesso governo o nelle sue vicinanze.

In conclusione, se riforma vera sarà - e dovrà essere, o per la logistica italiana rischieremo di far la fine del piano degli aeroporti della Grecia - i giochi veri stanno per cominciare e renderanno questo settembre uno dei più "caldi" degli ultimi vent'anni. Più caldo del luglio scorso, ma per altri motivi: e vi si giocherà il futuro non solo dei porti, ma dell'intero sistema logistico nazionale inquadrato in una politica dei trasporti europea che lascia sempre meno margini decisionali ai singoli stati. Regioni consenzienti o no.

Antonio Fulvi

Progetto della Kramer per realizzare un centro automatizzato per container vuoti nel porto di Rotterdam

Accordo preliminare con l'Autorità Portuale dello scalo per ottenere un'area al Maasvlakte 2

inforMARE - Il gruppo olandese Kramer, che opera nel settore della logistica dei container e che a Rotterdam gestisce aree per lo stoccaggio, la riparazione e manutenzione di contenitori, ha siglato un accordo preliminare con l'Autorità Portuale di Rotterdam per ottenere in concessione 25 ettari nella nuova area portuale Maasvlakte 2 in cui prevede di insediarsi in due fasi occupando inizialmente otto ettari e successivamente gli altri sette. Sull'area Kramer intende realizzare quello che - ha sottolineato l'azienda - sarà il primo centro automatizzato per container vuoti del mondo.

Secondo le previsioni, il nuovo centro diventerà operativo a metà 2018 e Kramer prevede che nella prima fase vi saranno movimentati circa 125mila container all'anno. L'azienda olandese si è rivolta ai produttori di mezzi di movimentazione Kalmar e Terex per la progettazione del nuovo terminal di stoccaggio. Il direttore commerciale di Kalmar ha specificato che la realizzazione della prima fase del centro comporterà un investimento compreso tra 15 e 20 milioni di euro. (sif)



MSC POTENZIERÀ LA SUA FLOTTA

LIVORNO - Nei prossimi anni, la Mediterranean Shipping Co. incrementerà la sua flotta di dieci nuove porta contenitori capaci di trasportare oltre 10.000 teu.

Secondo quanto riportato da Joc. com, infatti, le nuove navi fanno parte di un accordo concluso dalla China Imort Export Bank che ha concesso un finanziamento di 690 milioni di dollari alla società inglese di investimenti "Bcap".

Dopo che la "Bcap" avrà preso in consegna queste navi, provvederà a noleggiarle alla Msc, la seconda compagnia al mondo per il trasporto marittimo di container.

Attualmente, Msc vanta il maggior portafoglio ordini tra i vettori, con 701.000 teu, incluse 20 navi di 19.200 teu in costruzione in tre cantieri navali coreani.

Le prime due di questa serie di venti, sono state consegnate nel primo trimestre di quest'anno, mentre le restanti unità entreranno a far parte della flotta della compagnia di Ginevra all'inizio del 2017.

Grecia fissa date per privatizzazione dei porti

Lunedì 24 Agosto 2015 07:48

Il fondo per la privatizzazione del patrimonio pubblico greco HRADF ha comunicato il programma per la vendita della maggioranza delle società che governano i porti del Pireo e di Salonicco.

Entro la fine di ottobre i candidati all'acquisizione dell'Autorità Portuale del Pireo dovranno presentare le loro offerte, mentre la scadenza della gara per l'Autorità Portuale di Salonicco è stata fissata per febbraio 2016. La privatizzazione dei due principali porti greci era già stata avviata dai Governi precedenti nel 2010, ma Tsipras l'aveva bloccata a gennaio di quest'anno, perché in campagna elettorale aveva dichiarato l'opposizione alle privatizzazioni. Ma dopo la resa alla Troika, il capo del Governo greco ha dovuto riavviare la procedura.

Durante la fase iniziale della privatizzazione erano apparsi i nomi di alcuni candidati. Per il Pireo, si era fatta avanti la compagnia marittima cinese Cosco, che già gestisce il Piraeus Container Terminal. Lo scorso luglio anche APM Terminals (del gruppo danese Maersk) ha dichiarato il suo interesse sia per il Pireo, sia per Salonicco.