



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

28 AGOSTO 2015

Logistica. Atteso il via libera all'ipotesi di accordo per l'acquisto delle strutture Tct

Il porto di Taranto cerca nuovi operatori al terminal

PUGLIA



Domenico Palmiotti

TARANTO

Il porto si avvia a voltare definitivamente pagina rispetto alla gestione del terminal container da parte della società Tct, messa in liquidazione a metà giugno dagli azionisti Hutchinson, Evergreen e gruppo Maneschi.

L'Autorità portuale di Taranto attende a brevissima scadenza il via libera del governo (presidenza del Consiglio e ministero delle Infrastrutture e trasporti) e dei liquidatori di Tct alla proposta di accordo che chiude con la presenza dell'ex concessionario che ha cominciato a operare nel 2001. Già a inizio estate l'Authority, su mandato del comitato portuale, ha revocato e fatto decadere la concessione a Taranto container terminal. Quest'atto, però, non ha risolto gli altri aspetti legati all'attività della società. Di qui la proposta di un accordo "bonario" alla controparte per evitare lungaggini e contenziosi. Tra i nodi da sciogliere ci sono attrezzature e gru di proprietà Tct e da questa usate nella movimentazione

dei container sino a ottobre-novembre scorsi, prima che la società fermasse l'operatività dell'infrastruttura ed Evergreen togliesse Taranto dalle rotte oceaniche. I liquidatori hanno dichiarato al commissario dell'Authority, Sergio Prete che gli impianti sono iscritti in bilancio per 37 milioni di euro e che la cessione sarebbe possibile per 30 milio-

IL FRONTE OCCUPAZIONALE

I 540 dipendenti rischiano la mobilità dai primi giorni di settembre. Si valuta la richiesta di cassa integrazione per cessazione,

una cifra che l'Authority riterrrebbe eccessiva in quanto la perizia effettuata ha stabilito un valore di circa 20 milioni.

Ma la firma dell'accordo con i liquidatori è importante anche per altri due motivi: la sistemazione del personale di Tct (540 unità) e le trattative con i nuovi operatori. Sul primo punto, il sottosegretario al Lavoro, Teresa Bellanova, ha convocato un incontro per l'1 settembre. Il lavoratori, da quando (fine maggio) la cassa integrazione

ne non è stata più rinnovata, sono nella fase che precede la messa in mobilità. I 75 giorni della procedura sono ormai agli sgoccioli e i 540 rischiano di essere licenziati ai primi di settembre. La soluzione a cui si pensa è quella della cassa integrazione per cessazione (in passato era stata accordata per ristrutturazione) che permetterebbe un altro anno di tregua. Utile anche per sviluppare le trattative con gli operatori potenzialmente interessati a subentrare all'ex concessionario. Tra le ipotesi Msc e i francesi di Cma-Cgm. Entrambi, in passato, si sono già serviti del terminal di Taranto. Ma ci sarebbero anche i filippini di Ictsi e i danesi di Maersk. I contatti sono tenuti sia dall'Authority che da Palazzo Chigi, ma nessun operatore si farà avanti sin quando non sarà chiusa la presenza di Tct.

Al terminal, intanto, proseguono i lavori di adeguamento. Di recente sono state ultimate nell'area di cantiere della banchina le vasche per lo stoccaggio dei sedimenti marini provenienti dai dragaggi (2,3 milioni di metri cubi). L'ampliamento dei primi 900 metri dei 1.200 di banchina dovrebbe essere pronto nella primavera 2016.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I TEMPI

Il «Masterplan» annunciato sarà pronto per metà settembre. In attesa della presentazione ufficiale, che dovrebbe essere il 15-16

IL NUOVO FRONTE

La cura dell'acqua, con lo sblocco di 5 miliardi di investimenti nei porti. Delrio: in 20 mesi verranno sbloccate opere per un punto di Pil

Prende forma il piano per la rinascita del Sud

E in cantiere c'è anche l'Alta velocità fino a Bari e in Calabria

● **ROMA.** Agevolazioni fiscali, sblocco di opere, l'alta velocità fino a Bari e in Calabria, riforme ad hoc per la scuola e la pubblica amministrazione. Prende forma il «Masterplan» per il Sud annunciato il 7 agosto dal premier Matteo Renzi e che sarà pronto per metà settembre. In attesa della presentazione ufficiale, che dovrebbe essere il 15-16 settembre (dopo un secondo momento di approfondimento sul tema alla festa nazionale dell'Unità il 5 o 6 settembre), le misure allo studio del Governo cominciano ad emergere. Il ministro dell'economia Pier Carlo Padoan ha annunciato che sono allo studio agevolazioni fiscali, e ha indicato la necessità di migliorare gli investimenti infrastrutturali e attuare riforme per la scuola e la p.a. che devono essere "mirate", da "adattare a specifiche realtà meridionali".

SGRAVI FISCALI - Uno dei canali per affrontare l'emergenza Mezzogiorno è quello fiscale: per questo il Governo - ha detto Padoan - nell'ambito della legge stabilità sta studiando la possibilità di individuare agevolazioni fiscali per il Sud. Una possibilità - indicata nei giorni scorsi da esponenti Pd - potrebbe essere

quella di defiscalizzare nel sud le assunzioni di giovani e donne. Le agevolazioni concesse all'industria del Mezzogiorno dai primi anni Duemila ad oggi sono crollate dell'80,5% (contro il -24,3% del Nord), fa notare lo Svimez, che suggerisce forme di fiscalità di vantaggio per favorire l'attrazione di investimenti. Il Governatore della Campania Sergio De Luca ha anche suggerito di riproporre il vincolo per i grandi gruppi industriali di destinare gran parte degli investimenti al Sud.

INFRASTRUTTURE - Sul fronte infrastrutturale un'indicazione è arrivata dallo stesso Renzi: non basta che l'alta velocità si fermi ad Eboli, bisogna portarla a Bari e in Calabria. In particolare Fs sta accelerando la realizzazione delle linee Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina. E il ministro delle infrastrutture e trasporti Graziano Delrio ha assicurato che verrà fatta molta cura del ferro specie nelle tratte locali di Calabria, Sicilia e Sardegna. E poi c'è la cura dell'acqua, con lo sblocco di 5 mi-

liardi di investimenti fermi nei porti. Delrio ha anche annunciato che in 20 mesi verranno sbloccate opere per un punto di Pil, almeno 15-16 miliardi in tutta Italia, e se il Sud sarà capace di far fruttare vecchi e nuovi fondi europei crescerà del 2,5-3%. Per il sud, inoltre, il ministro dello sviluppo Federica Guidi ha suggerito un 'Piano Marshall' da almeno 70-80 miliardi di euro sulle nuove infrastrutture. Sul fronte degli aeroporti, poi, è al lavoro l'Enac, che ha calcolato che dal 2000 ad oggi sono stati investiti 1,5 miliardi negli scali del Mezzogiorno e ha istituito un tavolo ad hoc per trovare soluzioni e superare le criticità esistenti.

TLC - Sono in arrivo oltre 750 milioni di euro per lo sviluppo e la diffusione della banda ultralarga da Telecom Italia.

ENERGIA - Con il nuovo bando sull'efficienza energetica (qualche giorno è stata pubblicata la graduatoria delle domande di accesso alle agevolazioni) sono previste agevolazioni in favore dei programmi di investimento per la riduzione dei consumi energetici in Calabria, Campania, Puglia e Sicilia per un totale di 120 milioni.

Serve rilancio porti Sud. Il possibile ruolo Cdp

Più traffico con nuovo canale Suez. Più concorrenza da Grecia

(di Fabio Tamburini) (ANSA) - ROMA, 26 AGO - Tra gli obiettivi affidati alla nuova Cassa depositi e prestiti c'è quello di premere l'acceleratore degli investimenti nelle grandi infrastrutture, su cui punta la presidenza del consiglio per dare una spinta forte all'economia. Una delle alternative all'ordine del giorno, sempre che le risorse disponibili lo consentano, sono i porti del Mezzogiorno. La novità sarebbe significativa perché, ormai da tempo, sono trascurati ed è un peccato perché le strutture esistenti rappresentano un patrimonio che, nonostante tutto, rimane di tutto rispetto. In più intorno al traffico portuale ruota una fetta importante dell'economia del territorio, dalla cantieristica alle imprese della logistica fino alle aziende dei settori industriali. Il momento d'intervenire recuperando i ritardi accumulati è quello giusto per almeno due ragioni. Prima di tutto il traffico marittimo nel Mediterraneo è previsto in forte aumento per il raddoppio del Canale di Suez, inaugurato nelle settimane scorse. Poi c'è un altro motivo di carattere strategico: le privatizzazioni in Grecia sono partite e una parte riguarda proprio il mondo dei trasporti, che necessita di una logistica integrata tra porti e aeroporti (oltre a strade e ferrovie). Per quanto riguarda la Grecia significa che nei prossimi mesi parte delle infrastrutture cambierà bandiera, dando il via a processi di ristrutturazione e ricerca di maggior efficienza. Il risultato è che l'Italia si troverà a fare i conti con una concorrenza più agguerrita, con la possibilità che vengano attaccate posizioni finora conservate nel tempo perché frutto di un monopolio quasi naturale come ponte dell'Europa verso il Nord Africa e il Medio Oriente. Nei giorni scorsi, proprio poco dopo la firma dell'accordo con la Commissione europea che ha consentito alla Grecia di evitare il fallimento, il governo di Atene ha approvato la cessione di 14 aeroporti regionali alla società tedesca Fraport per poco più di 1,2 miliardi. Si tratta, in realtà, di aeroporti turistici e non integrati in una rete logistica. Ma almeno in un caso, quello di Salonicco, l'aeroporto è attiguo al porto, il secondo della Grecia dopo il Pireo di Atene. Fraport è a maggioranza pubblica e gestisce l'aeroporto di Francoforte. Il porto di Salonicco, insieme a quello del Pireo, è uno dei pezzi pregiati nella lista delle privatizzazioni in arrivo. Nel primo caso l'operazione partirà nel febbraio prossimo, mentre per il porto di Atene la scadenza è in ottobre, con investitori cinesi che hanno già manifestato

interessi concreti. Un ruolo più importante di porti e aeroporti della Grecia è immaginabile anche per cogliere le opportunità create dal raddoppio del Canale di Suez che, secondo una recente ricerca dell'Osservatorio di Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno, gruppo Intesa Sanpaolo) su trasporti marittimi e logistica, diretta da Massimo Deandreis, determinerà per l'area del Mediterraneo coinvolta la possibilità "di competere con le principali regioni logistiche mondiali e, in particolare, con quelle nord europee di Rotterdam e Amburgo". L'apertura del nuovo canale significa la diminuzione del tempo di passaggio da 18 a 11 ore, un risparmio medio del 4% circa dei costi operativi delle rotte via Suez, la possibilità di aumento da 45 a 97 delle navi in transito ogni giorno e di passaggio per tutte le grandi imbarcazioni, senza più limiti dimensionali. Questo significa che l'Italia, ma anche la Grecia, hanno una opportunità eccezionale di sviluppare la vocazione naturale di essere piattaforma logistica nel cuore del Mediterraneo, con effetti positivi sul sistema produttivo collegato. Il raddoppio del Canale di Suez, per esempio, significa che la rotta diventa competitiva perfino per i collegamenti Hong Kong-New York. Naturalmente nulla è scontato. Le opportunità ci sono sulla carta, ma occorre guadagnarcele sul campo. Per questo Cdp, sempre che le risorse disponibili in cassa lo permettano, potrà avere un ruolo importante nell'adeguamento delle infrastrutture esistenti, dalla necessità di dragare i fondali dei principali porti del Mezzogiorno (lasciati negli ultimi anni al loro destino) agli investimenti in logistica e innovazione (fermi da tempo). Certo occorrono interventi rapidi, resi ancora più urgenti dalla possibilità che le privatizzazioni in Grecia rafforzino una concorrenza finora assai ridotta. (ANSA).

Traffico container in crescita nei terminal marittimi

Una previsione della società Drewry afferma che fino al 2019 si registrerà un aumento della movimentazione di contenitori nei terminal marittimi del 4,5% annuo. In quell'anno le strutture dovranno poter lavorare 168 milioni di teu in più.

Secondo l'edizione 2015 del Global Container Operators Annual Report, il **sessanta per cento dell'incremento** avverrà nei terminal asiatici, portando la domanda globale di movimentazione nel 2019 a 850 milioni di teu. Bisogna però precisare che le previsioni sono state svolte prima dell'attuale crisi che sta investendo l'economia cinese e che ha ancora esiti imprevedibili sull'economia globale e, quindi, sulla movimentazione di contenitori.

Se la tendenza di Drewry sarà confermata, la società ritiene che le società terminaliste dovranno **attuare ingenti investimenti nelle strutture**. In primo piano ci sono gli operatori globali PSA e APM Terminals, che

dovranno sostenere un traffico maggiore pari, rispettivamente, a 24 e 16 milioni di teu. E non saranno coinvolti solamente i terminal dei Paesi che ora dominano i traffici, ma soprattutto quelli di aree emergenti, come India, Ghana e Colombia. Questa evoluzione potrebbe far crescere alcuni terminalisti che oggi non sono in primo piano, come Yilport, Ports America, Gulftainer e Shanghai International Ports.

Oltre alle potenzialità di sviluppo, la tendenza attuale porta anche **importanti sfide ai terminalisti**, che devono affrontare l'aumento della dimensione delle portacontainer e la relativa ristrutturazione delle rotte. Sul loro futuro influirà anche l'aggregazione tra compagnie marittime, che sta portando le principali rotte nelle mani di pochissimi operatori, che potranno così decidere il destino dei porti sulla base delle loro toccate.

In compenso, afferma il rapporto, le società terminaliste che supereranno tale sfida potranno **raccogliere significati frutti**: infatti, il loro Ebitda potrà variare tra il 20% e il 40%. Perciò, questo settore resterà interessante per gli investitori finanziari, più di quello del trasporto marittimo che soffre della riduzione dei noli, che resteranno volatili anche nel prossimo futuro.