



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

19 APRILE 2013

Porti: Ap Levante verso apertura stabile linee con Turchia

Comitato scientifico supporterà aziende

(ANSA) - BARI, 18 APR - L'apertura stabile di linee marittime, aeree e commerciali con la Turchia e l'avvio della prima progettazione a valere sui fondi Interreg Grecia-Italia sono il primo passo operativo del neo costituito Comitato tecnico scientifico internazionale (Ctsi). L'organismo affiancherà l'Autorità portuale del Levante nel percorso di valorizzazione delle infrastrutture esistenti e del cd 'ultimo miglio': logistica per i trasporti ed Ito per rendere fruibili le infrastrutture esistenti a tutto campo. Allo stesso tempo il Ctsi supporterà le aziende nel percorso diplomatico necessario ad aprire nuovi mercati ed a consolidare quelli esistenti, mentre l'Università provvederà alla sistematizzazione scientifica dei dati e delle relazioni nonché alla formazione dei manager. (ANSA)

Il porto di Bari sfida la crisi con il supporto di un Comitato Tecnico Scientifico Internazionale

Quella pugliese è la prima Autorità Portuale affiancata da questo tipo di struttura

~~inforMARE~~ - Oggi, su iniziativa avviata dall'Autorità Portuale del Levante con lo scopo di sviluppare relazioni diplomatiche e commerciali attraverso i progetti comunitari, è stato costituito il primo Comitato Tecnico Scientifico Internazionale (CTSI) composto da sei consoli del Corpo Consolare di Puglia, Basilicata e Molise e dalle università pugliesi in collaborazione con l'assessorato allo Sviluppo Economico ed ai Trasporti della Regione Puglia.

L'Autorità Portuale ha spiegato che l'idea è nata in seguito agli stimoli che quotidianamente l'ente riceve dalle imprese e dai diversi interlocutori istituzionali per fronteggiare la crisi. «L'Autorità Portuale del Levante, nel rispetto dei compiti previsti dalla legge 84/94 - ha precisato il presidente dell'ente, Francesco Mariani - intende attuare con lo strumento del Comitato Tecnico Scientifico Internazionale quel ruolo di coordinamento necessario alla vita del porto e del sistema del trasporto e della logistica per sostenere l'import ed export delle produzioni pugliesi».

«Questo - ha rilevato l'assessore allo Sviluppo Economico, Loredana Capone - è il primo esperimento di comitato tecnico scientifico che affianca un'Autorità Portuale nello svolgimento del proprio compito istituzionale e la Regione Puglia è ben lieta di mettere a disposizione le risorse economiche ed umane per supportare questo percorso con finanziamenti ed inventivi ad hoc, attività di promozione e coordinamento affinché il mondo dei trasporti risponda alle esigenze della produzione Made in Puglia».

Il CTSI supporterà l'operato dell'Autorità Portuale del Levante e della Regione Puglia nelle relazioni diplomatiche e scientifiche con i Paesi di prossimità e per allargare l'orizzonte operativo dei traffici ai paesi della sponda sud del Mediterraneo, alla Turchia, Azerbaigian, Uzbekistan, Kazakistan, Iran ed Iraq che già attraversano il network del Levante e la Puglia con significativi flussi di merci pari al 30% dell'import. Il CTSI affiancherà quindi l'Autorità Portuale nel percorso di valorizzazione delle infrastrutture esistenti e del cosiddetto "ultimo miglio" declinando l'offerta attuale in chiave diversa: logistica per i trasporti ed ITC per rendere fruibili le infrastrutture esistenti a tutto campo. Allo stesso tempo il CTSI supporterà le aziende nel percorso diplomatico necessario ad aprire nuovi mercati ed a consolidare quelli esistenti, mentre l'università provvederà alla sistematizzazione scientifica dei dati e delle relazioni nonché alla formazione dei manager per una Puglia euro-mediterranea.

Il Comitato Tecnico Scientifico Internazionale è composto dai consoli dei seguenti Paesi: Grecia, Croazia, Montenegro, Albania, Turchia e Paesi Bassi. Sono inoltre presenti l'Università di Bari, il Politecnico di Bari, l'Università del Salento, la Lum e l'Università di Foggia.

Il primo step operativo del CTSI consiste nell'individuazione delle modalità di supporto all'apertura stabile di linee marittime, aeree e commerciali con la Turchia e all'avvio della

prima progettazione a valere sui fondi Interreg Grecia- Italia in scadenza il prossimo 7 maggio. 

La Procura indaga sul terminal crociere di Brindisi

Sotto la lente d'ingrandimento l'affidamento a BCT della gestione dei servizi ai passeggeri, ma il presidente dell'Autorità Portuale Haralambides punta allo stralcio

Un articolo della testata locale Brindisireport.it ha rivelato che la Procura della città pugliese avrebbe notificato agli interessati l'avviso di proroga di indagini preliminari a proposito di una procedura sull'affidamento della gestione del realizzando terminal crociere e dei servizi ai passeggeri alla newco Brindisi Cruise Terminal (S2S n.16/2012), partecipata al 35% dall'Agenzia Marittima veneziana Bassani, al 25% ciascuno da Marininvest (finanziaria di MSC Crociere) e Royal Caribbean e al 15% da VTP - Venezia Terminal Passeggeri.

Conferma della notizia è arrivata dal legale incaricato da Hercules Haralambides, presidente della locale port authority e, in quanto tale, firmatario un anno fa dell'atto di affidamento, sebbene la decisione di realizzare una struttura per il traffico crocieristico e l'avvio del relativo iter burocratico risalisse alla precedente amministrazione di Giuseppe Giurgola. "La

che si ipotizzi una sorta di favore alla cordata poi risultata aggiudicataria.

"Anche ammesso che una simile ricostruzione possa essere ritenuta realistica dalla Procura e che vi si possano individuare ipotesi di reato, ad Haralambides è davvero difficile attribuire alcunché, basti guardare al suo percorso professionale: un accademico greco, vissuto quasi tutta la vita a Rotterdam, arriva a Brindisi, dove evidentemente non conosce nessuno, eredita una procedura avviata dal suo predecessore e la porta a conclusione con un bando pubblico. Chi e come avrebbe potuto favorire? Senza contare che per mesi, a causa di un atto ritenuto discriminatorio dalla Magistratura, Haralambides è stato esautorato dal suo ruolo. Proprio per questo ho intenzione di chiedere al PM un incontro, al fine di valutare la possibilità di domandare lo stralcio per l'attuale presidente dell'Autorità Portuale" ha concluso Giacomini.

Essendo l'indagine ancora aperta né Haralambides né Brindisi Cruise Terminal hanno voluto rilasciare commenti.

Andrea Moizo

proroga è stata notificata e quindi l'indagine c'è, ma non è chiaro quali siano i reati ipotizzati - in questi casi di norma si tratta di abuso di ufficio - né a chi siano ascrivibili" ha spiegato l'avvocato Giuseppe Giacomini, lo stesso che pochi mesi fa vinse innanzi al Consiglio di Stato la causa riguardante la sospensione di Haralambides dal suo incarico, motivata con la cittadinanza greca (S2S n.2/2013).

Da quanto scrive Brindisireport, che riporta le dichiarazioni dell'agente marittimo brindisino Teo Titi durante un Comitato Portuale del dicembre 2011, sembrerebbe che l'illecito a carico dell'Autorità Portuale presunto da chi si è rivolto alla Procura starebbe nell'aver esperito la gara per l'affidamento dei servizi ai passeggeri prioritariamente a quella per la realizzazione del terminal (attualmente in via di definizione) e nel non aver previsto condizioni abbastanza stringenti, in termini di garanzie di traffico, per il futuro concessionario. Sembra cioè

Porti: Cagliari terzo per tonnellate di merci transitate

Le statistiche di Srm presentate oggi in un convegno

(ANSA) - CAGLIARI, 18 APR - Cagliari terzo porto italiano per tonnellate di merci transitate. Lo scalo del capoluogo sardo e' anche uno dei tre porti hub italiani che ha movimentato oltre 620mila teus (unita di misura dei container).

Bene anche nella classifica delle rinfuse liquide (terzo in Italia) e in prospettiva anche nel settore crociere: per il 2013 e' previsto, secondo le stime dell'Osservatorio nazionale turismo, un incremento del 100 per cento dei passeggeri.

Sono le statistiche della Srm, studi e ricerche per il Mezzogiorno, presentate questo pomeriggio nel corso del convegno promosso da Autorita' portuale e Banca di credito sardo intitolato "Portualita e trasporti marittimi elementi chiave per lo sviluppo della Sardegna". Presente anche il presidente di Assoport Luigi Merlo. Ma per decollare il porto di Cagliari, soprattutto nella sua parte "cittadina", ha bisogno di servizi (partendo da semplici cose come bar e bagni) e procedure piu' snelle per far andare avanti i progetti. Questo lo ha ricordato Piergiorgio Massidda, presidente dell'Authority, durante il suo intervento.

"Al porto canale - ha detto - vogliamo fare quindici cantieri navali. Ma siamo nel bel mezzo di un Sic (sito di importanza comunitaria): prima ci hanno fatto aspettare perche' c'era una colonia di conigli, poi ci hanno fatto spostare una marea di piantone. L'ultima? Il Ministero ci ha detto che nel nostro piano dobbiamo stare attenti a rispettare i 'coni visivi'".

Per quanto riguarda la stazione marittima, Massidda ha annunciato l'avvio di un "concorso di progettazione". Mentre per bar e servizi ha anticipato che chiederà una revisione del piano regolatore del porto. Il presidente dell'Authority ha ribadito anche il maxi progetto: navi passeggeri al porto canale e porto vecchio quartier generale della nautica da diporto e delle crociere al molo Rinascita. Naturalmente senza trascurare la nuova area per i pescherecci.

Pierluigi Monceri, direttore generale di Bcs, ha parlato di porto come occasione di "internazionalizzazione, investimenti e innovazione". D'accordo anche la Confindustria: "La Sardegna - ha detto il presidente regionale Alberto Scanu - puo' trovare anche nei porti un alleato per uscire dalla crisi".

Presente al convegno anche il presidente dell'Autorita' portuale di Olbia Paolo Piro: "Per una regione insulare come la Sardegna, parlare di portualita' e trasporti marittimi, quali fattori chiave per la competitivita' del territorio, significa discutere della stessa vita di un sistema economico e sociale, della sopravvivenza dell'intera Regione".
(ANSA).

Il porto inquina meno delle auto

Genova - È arrivato alla conclusione Apice, progetto finanziato del programma europeo Med 2007-2013 e sviluppato contemporaneamente in cinque grandi porti del Mediterraneo (Barcellona, Genova, Marsiglia, Venezia e Salonicco) per analizzare gli effetti delle attività portuali sulla qualità dell'aria e adottare misure per contrastarli.

I partner genovesi sono stati la Provincia di Genova e il dipartimento di Fisica dell'Università. L'obiettivo specifico di Apice a Genova era rendere disponibile alle autorità e agli stakeholder un codice di calcolo per studiare e prevedere la qualità dell'aria, cioè un "modello chimico di trasporto".

Per raggiungere l'obiettivo, si è proceduto innanzitutto a un accurato monitoraggio di inquinanti atmosferici (e in particolare del Pm 2.5, le polveri ultrasottili che penetrano nei polmoni) in tre punti rappresentativi della città (Multedo, corso Firenze e Bolzaneto), utilizzando le centraline di rilevamento della Provincia di Genova.

Le misure si sono protratte per tutto il 2011 e la loro elaborazione ha permesso di individuare le principali sorgenti inquinanti e di quantificarne l'impatto sulla qualità dell'aria. Le Pm 2,5 a Genova, nel corso dell'estate 2011, sono risultate prodotte mediamente per circa il 10-13% dalle emissioni

navali, per il 30% dalle emissioni industriali, per il 40% dal traffico stradale (peraltro in parte legato all'attività portuale), per il 5% dalle emissioni domestiche e per il 20% da polveri del suolo e dal cosiddetto spray marino, particelle sollevate dall'evaporazione del mare.

Nella seconda fase di progetto, il modello è stato applicato per valutare l'effetto di alcune misure di mitigazione, quali la riduzione del tenore di zolfo nei combustibili marini (misura molto efficace) e l'elettificazione di alcune banchine (con effetti significativi ma più localizzati).

Porti: Merlo(Asoporti),in nord Africa progettazione al 2030

'Sfruttiamo meglio escursioni a terra dei crocieristi'

(ANSA) - CAGLIARI, 18 APR - "Il porto e' una risorsa importante, ma spetta ai decisori regionali pensare alla vocazione economica dell'isola. Nel nord Africa c'e' gia' una programmazione al 2030. E si e' imboccata la strada delle attivita' produttive, gia' percorsa dalla Cina, a ridosso dei porti". Lo ha detto il presidente di **Assoporti**, **Luigi Merlo**, nel suo intervento oggi al Terminal crociere del Molo Ichnusa di Cagliari, nel corso del convegno promosso da Autorita' portuale e Banca di credito sardo intitolato "Portualita e trasporti marittimi elementi chiave per lo sviluppo della Sardegna".

Merlo ha indicato la strada da percorrere anche nel settore crociere: "Bisogna lavorare - ha detto - sulle escursioni a terra: un'enorme potenzialita' che deve essere sfruttata.

Tenendo presente che il crocierista vuole nella citta' in cui sbarca qualcosa del livello che trova a bordo durante il suo viaggio".

Sul settore passeggeri Merlo ha spiegato che il problema maggiore riguarda il costo dei carburanti: "Bisogna affrontare la questione - ha detto - pensando a sistemi alternativi e piu' economici: altrimenti vivremo sempre in una prospettiva di medio periodo". (ANSA).

Accordo Civitavecchia-Salerno nel settore crocieristico

L'obiettivo è la creazione di sinergie per la promozione di flussi turistici

~~inforMARE~~ - I porti di Civitavecchia e Salerno e le amministrazioni comunali delle due città hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per la creazione di sinergie per la promozione di flussi turistici attraverso il sistema crocieristico. L'intesa prevede l'avvio di una reciproca e costante collaborazione di carattere amministrativo e promozionale finalizzato ad adottare strategie e politiche comuni nell'ambito della governance italiana dei porti e di intese tra gli enti locali.

Le parti collaboreranno e scambieranno reciprocamente informazioni, anche relative ai dati di traffico crocieristici dei porti ed alla capacità di accoglienza e dei servizi per i turisti delle rispettive città. Sarà annualmente stabilita la partecipazione comune a fiere internazionali, sia nel più specifico settore "cruise", che nel settore turistico ed avvieranno appositi road show promozionali per gli investitori di carattere istituzionale anche allo scopo di ricercare fondi nell'ambito degli programmi disponibili della finanza di progetto.

Inoltre le due Autorità Portuali, attraverso appropriati gruppi di lavoro comuni, redigeranno nell'arco di un anno una bozza di provvedimenti da adottare in entrambi gli scali secondo l'istituto dell'ordinanza di regolazione delle operazioni portuali, allo scopo di ridurre le emissioni in atmosfera delle navi in arrivo e del traffico di autoveicoli.

In occasione della firma dell'accordo, avvenuta ieri nella sede del Comune di Salerno al Palazzo di Città, il sindaco della città campana, Vincenzo De Luca, ha spiegato che l'intesa rappresenta «il primo atto di un importante rapporto di collaborazione tra due territori che costituiscono un patrimonio unico al mondo, per la qualità dell'ambiente e per le sue bellezze storico-artistiche. L'obiettivo - ha aggiunto - è costruire una rete di infrastrutture e servizi e maturare una vera cultura dell'accoglienza, aspetti essenziali in vista della creazione di quello che abbiamo definito il distretto turistico Ro-Sa (Roma-Salerno). La nostra città potrà divenire in tal modo la capitale di un distretto turistico di valore mondiale. Salerno è collocata in una posizione baricentrica rispetto alle costiere amalfitana e cilentana e le aree archeologiche di Pompei, Paestum e Velia. Noi stiamo lavorando da anni, e con una determinazione quasi ossessiva, su questa idea progettuale, pur consapevoli che quello che si fa altrove qui in Italia è impedito. Aver aperto un canale di comunicazione e collaborazione con una realtà come quella di Civitavecchia, capace di accogliere circa 2,5 milioni di crocieristi ogni anno - ha concluso De Luca - ci consentirà di cogliere in futuro grandi opportunità di scambi economici e turistici. Siamo convinti che la firma odierna sia davvero il primo passo verso un futuro di grandi prospettive» 

Unioncamere, il nuovo Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale mette a rischio 15 scali al servizio dei territori

Dardanello: è necessario tenere conto non solo dei risultati di bilancio, ma anche dei benefici per il territorio

~~inforMARE~~ Secondo Unioncamere, l'Atto di indirizzo emanato lo scorso gennaio dal ministero dello Sviluppo economico e delle Infrastrutture per la definizione del nuovo Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale (~~inforMARE~~ del 29 gennaio 2013) può causare una severa contrazione dell'attività aeroportuale e pone a rischio 15 aeroporti al servizio dei territori.

Nel corso del convegno svoltosi oggi a Roma, organizzato da Unioncamere e dalla rivista "Capo Horn" con il supporto di Uniontrasporti, è stato evidenziato come l'intero settore dell'aviazione (considerando compagnie aeree, aeroporti, industria aeronautica e fornitori di servizi) dia un apporto al prodotto interno lordo italiano di 15 miliardi di euro, offrendo lavoro a 500mila persone e movimentando un traffico di 149 milioni di passeggeri. Secondo Unioncamere, a fare le spese di un riassetto del sistema degli aeroporti italiani potrebbero essere 15 dei 46 aeroporti aperti ai voli commerciali, definiti dall'Atto di indirizzo "non di interesse nazionale". «Se la scelta di questi siti "minori" verrà confermata in sede di Conferenza Stato-Regioni - ha rilevato Unioncamere - essi saranno destinati alle Regioni e per queste realtà si apriranno due scenari diversi: la possibilità di operare con una concessione regionale oppure di essere indirizzati ad altre destinazioni o alla chiusura. In pratica, dovranno cavarsela da soli e gli enti locali e le Camere di Commercio che ne sono soci dovranno decidere se ricapitalizzarli, ripianando le perdite d'esercizio cumulate, a fronte di un piano di riassetto e rilancio, cederne la partecipazione a privati, oppure chiuderli, con tutte le implicazioni del caso».

Unioncamere ha ricordato che i 15 aeroporti che l'Atto del ministero identifica come "non di interesse nazionale" sono in ordine geografico quelli di Cuneo, Aosta, Brescia, Bolzano, Albenga, Forlì, Parma, Grosseto, Marina di Campo (Elba), Perugia, Foggia, Taranto, Crotone, Comiso e Tortolì. Nel loro complesso, nel 2012 questi aeroscali hanno registrato un traffico passeggeri di 1.106.230 persone, nel 40,5% dei casi con voli nazionali, nel 59,5% con tratte internazionali. Il 73,1% di questi passeggeri ha utilizzato, in tali strutture, voli low cost. La quota rimanente ha interessato invece voli di tipo tradizionale.

Per Unioncamere, la riduzione di queste realtà cosiddette minori potrebbe avere un sensibile contraccolpo sulle imprese del settore e sui cittadini, ma anche sui territori da esse serviti. «Si stima infatti - ha spiegato l'Unione italiana delle Camere di Commercio - che se in Italia venissero meno i voli di linea dagli aeroporti minori, oltre 500mila persone subirebbero un allungamento dei tempi di viaggio superiore ai 60 minuti, con un aggravio medio di 100 minuti per singolo viaggio di sola andata ed una stima del costo complessivo del maggior tempo impiegato (prudenzialmente valutato in 10 euro ora) valutabile in circa 52 milioni di euro, considerando gli aeroporti con traffico fino a due milioni di passeggeri annui. Questo scenario vedrebbe penalizzate aree già oggi svantaggiate quanto a collegamenti ed infrastrutture ed azzererebbe gli sforzi fatti nel corso di più decenni con risorse anche ingenti ed investimenti di natura sia pubblica che privata, per offrire a questi territori opportunità di

sviluppare e qualificare i flussi economico-produttivi, innovando ed allargando la rete dei modelli relazionali. Si andrebbe inevitabilmente ad uno spostamento di ricchezza da queste aree, dinamiche ed economicamente assai vivaci, ma certo generalmente meno sviluppate e talvolta marginali, verso quelle più ricche e congestionate, non solo con una perdita di addetti direttamente o indirettamente coinvolti nell'economia aeroportuale (mediamente 400-500 addetti per milione di passeggeri), ma anche con una perdita pressoché certa della spesa turistica generata dai flussi turistici inbound che in questi anni, grazie anche all'esplosione del low cost, sta generando interessanti processi di crescita e redistribuzione delle presenze turistiche rispetto alle storiche tradizionali destinazioni».

«Non vogliamo certo affermare l'inutilità di un riassetto complessivo del sistema», ha chiarito il presidente di Unioncamere, Ferruccio Dardanello. «Molte società di gestione degli aeroporti - ha spiegato - registrano risultati d'esercizio anche fortemente negativi, unitamente allo squilibrato rapporto tra costi e ricavi per passeggero che non possono certo essere ignorati. Ma per qualsiasi azione di riassetto - ha rilevato Dardanello - sono necessarie politiche di accompagnamento per individuare soluzioni alternative e/o di rimodulazione del quadro dei costi, e politiche di sistema, che non tengano conto esclusivamente dei risultati di bilancio, ma anche dei benefici per il territorio. La stessa logica europea - pur sottolineando che i comportamenti degli azionisti pubblici devono essere improntati al principio dell'investitore privato in un'economia di mercato - sembra offrire la possibilità, in alcuni casi particolari e circoscritti, di costruire politiche di sostegno agli aeroporti e alle compagnie aeree».

«L'incontro di oggi - ha detto il presidente di Uniontrasporti, Antonio Paoletti - rappresenta l'avvio di un'indispensabile riflessione dell'intero sistema camerale sulla situazione della realtà aeroportuale italiana, con particolare attenzione agli aeroporti minori - dopo l'adozione dell'Atto di indirizzo per la definizione del Piano nazionale degli aeroporti - che possa portare all'adozione di una strategia condivisa. Le Camere di Commercio sono fortemente impegnate nelle infrastrutture aeroportuali (35 dei 46 aeroporti commerciali considerati dal Piano sono gestiti da società partecipate dalle Camere) e le drastiche previsioni del Piano impatteranno su territori, sistemi produttivi locali ed enti camerale».

Unioncamere ha ricordato inoltre che dei 46 aeroporti commerciali rientranti nel Piano nazionale degli aeroporti (di cui 35 gestiti appunto da società partecipate da Camere di Commercio), tra i dieci facenti parte del core network, considerati di rilevanza strategica a livello UE, le Camere sono presenti in sei, con un investimento complessivo di 48 milioni di euro. Inoltre 15 dei 19 aeroporti del comprehensive network (quelli che hanno un traffico superiore al milione di passeggeri annui, ovvero che hanno un traffico superiore ai 500mila e siano in possesso di ulteriori specifiche caratteristiche, quali l'unicità nell'ambito regionale o il servizio ad un territorio caratterizzato da scarsa accessibilità, ovvero siano indispensabili ad assicurare continuità territoriale) vedono la presenza di almeno una Camera di Commercio con una partecipazione complessiva di 49,5 milioni di euro. Infine gli enti camerale partecipano anche alle società di due aeroporti rientranti nella categoria "altri aeroporti" (Rimini, con un trend di traffico in forte crescita, e Salerno, usato per delocalizzare il traffico di Napoli) con 2,1 milione di euro investiti. Tra i restanti 15 scali, 12 hanno le Camere di Commercio nella compagine societaria per un valore complessivo di 10,9 milioni di euro. L'investimento finale di 55 enti camerale ammonta quindi a quasi 110 milioni di euro, pari al 15% del capitale complessivamente investito.

Unioncamere ha precisato che «la ragione per cui il sistema camerale affronta il tema del riassetto aeroportuale, tuttavia, non è solo legata alla presenza di partecipazioni nelle società di gestione. Infatti, gli investimenti delle Camere nelle infrastrutture, non solo di trasporto ma anche di promozione dell'economia, sono sempre state fatte guardando non a una logica di redditività del singolo investimento, ma agli effetti complessivi per il territorio. La rete camerale, quindi, è consapevole del rilievo del tema sul piano dello sviluppo locale e delle opportunità che si verrebbero a perdere per il territorio, per le sue imprese, per le comunità di riferimento».

Unioncamere ha concluso specificando che il sistema camerale ritiene pertanto che «sarebbe utile immaginare un riassetto del settore diretto a creare una strategia aeroportuale nazionale che riesca: a collegare il Piano ad una politica europea specie per l'aeroportualità minore (tuttora assente ma sicuramente necessaria, visto che in Europa il 67% degli aeroporti con traffico di linea gestisce volumi inferiori al milione di passeggeri l'anno e la struttura proprietaria è in gran parte pubblica); riconsideri il sistema dei costi, abbattendo rigidità oggi non più giustificabili, dei servizi aeroportuali garantiti dallo Stato, tenendo conto delle diverse dimensioni e necessità degli scali; consenta alle società aeroportuali di operare in un regime di certezze normative ed autorizzatorie, almeno di medio periodo, per consentire piani di investimento e sviluppo di lungo termine; valuti con criteri oggettivi l'esistenza o meno di un impatto positivo dell'infrastruttura aeroportuale sul territorio del quale è al servizio, non solo relativamente ai collegamenti per il trasporto di passeggeri e merci, ma in particolare per il reddito che vi genera ed il contributo che apporta alla crescita del prodotto lordo territoriale».

Servizi tecnico nautici: è strappo fra Assoportisti e operatori

Convegno infuocato a Venezia: i porti rigettano l'accordo interassociativo e, mentre incombe la scure giudiziaria, crescono le distanze in un vuoto istituzionale sempre più desolante

Venezia – Il tema – la necessità di riformare il sistema dei servizi tecnico-nautici nei porti italiani – è caldissimo e il convegno organizzato al riguardo dal Propeller Club di Venezia la settimana scorsa non ha tradito le attese, raccogliendo una platea numerosa, attenta e partecipe in modo anche acceso.

Il merito maggiore del meeting è stato

senz'altro quello di definire meglio le posizioni in campo e di evidenziare ufficialmente, di conseguenza, la spaccatura fra Assoportisti e le organizzazioni di categoria del tavolo interassociativo in materia, finora rimasta piuttosto sottotraccia. A valle dell'incontro veneziano, in un inevitabile mare di distinguo per la complessità della materia, sembrerebbero tre, in sintesi, le scuole di pensiero.

La più 'progressista' è quella incarnata nell'occasione da Paolo Costa, presidente della locale Port Authority e fautore della prima ora della liberalizzazione dei servizi di pilotaggio, ormeggio e rimorchio. Costa ha ancora una volta sottolineato come la sicurezza della navigazione sia una giustificazione dello status quo adottata a sproposito: "La sicurezza è un interesse

generale e prevalente, che compete e deve competere all'Autorità Marittima. Questo non ha nulla a che vedere con i sistemi di tariffazione dei servizi, che dovrebbero competere alle singole Autorità Portuali, né con l'organizzazione operativa, appannaggio, *ex lege*, di Autorità Portuali e Capitanerie. Questo vale per tutti i servizi regolati italiani – per la sicurezza

del sistema ferroviario, ad esempio, è competente l'ANSF, che non ha alcun peso su prezzi e organizzazione – tranne che per quelli portuali".

Altra precisazione, questa volta inedita, ha riguardato i terminalisti, la cui partecipazione al processo decisionale in ordine alle tariffe dei servizi è ritenuta da Costa "necessaria". Una valutazione fondata sul vero cardine della crociata partita da Venezia: "Occorre reimpostare l'approccio al problema, partendo da una corretta lettura della Legge 84/94: non esiste un sistema Paese, ma un sistema europeo in cui i porti sono in concorrenza fra loro. A valle di ciò io sono per la concorrenza 'per il mercato' più che 'nel mercato': pertanto va bene la concessione esclusiva dei singoli servizi, purché assegnata con gara

e per periodi tali da garantire appunto la concorrenza (non eccessivamente lunghi). Quanto al metodo della formazione delle tariffe, i sistemi finora vigenti sono inappropriati, perché anticiclici in caso di recessione e disincentivanti in termini di efficienza: serve ripartire dall'istruttoria prevista dall'84/94 e mai condotta e, per gli aggiornamenti, 'agganciarne' l'esito al solo tasso d'inflazione e, al limite, a un coefficiente di efficienza. Come Assoportisti, quindi, ci opporremo strenuamente al tentativo, perpetrato col disegno di riforma dell'84/94 approvato dal Senato e arenatosi per la fine della legislatura, di imporre per legge una metodologia *rate-of-return* (mediante la surrettizia "tariffa di prontezza operativa", S2S n.38/2012). Assodato ciò, è la stessa legge a stabilire che le singole Autorità Portuali dovrebbero avere voce in capitolo nella determinazione delle modifiche tariffarie".

Ed è su quest'ultimo punto, la delocalizzazione, che si è consumata la rottura fra Assoportisti e le associazioni di categoria, anche quelle favorevoli, seppur con alcune cautele, ad una revisione del sistema vigente, come Confitarma o Federagenti, per la quale al convegno ha partecipato il presidente Michele Pappalardo. "Pur riconoscendo che i servizi svolti in Italia rispetto a quelli degli altri porti europei hanno un costo competitivo, il problema esiste e occorre intervenire per la liberalizzazione del sistema" ha esordito il numero uno degli agenti marittimi, dopo aver premesso che per la categoria il principale problema della portualità è l'eccessivo numero di porti su cui si disperdono le poche risorse a disposizione. "Ciò – ha ripreso Pappalardo – non significa deregolamentare, ma rendere concorrenziale il sistema di accesso

alla fornitura dei servizi (esclusività, ma gare e periodi di concessione adeguati) e modificare le procedure di determinazione delle tariffe, eliminando posizioni di rendita, addizionali ingiustificate, automatismi immotivati di formule non più attuali. Insomma, siamo esattamente sulla posizione recentemente espressa da Confitarma (S2S n.13/2013) e quindi totalmente contrari alla delocalizzazione delle procedure di determinazione delle tariffe, che laddove applicata – leggi ritiro rifiuti nei porti – ha comportato molti problemi, a partire dall'incremento dei

costi per l'utenza". Veduta sottoscritta in toto dall'ammiraglio Tiberio Piattelli, comandante della capitaneria veneziana, che con Pappalardo si è trovato concorde anche su un altro punto: "Gli interventi dell'Antitrust e i diversi ricorsi al TAR, pendenti e annunciati, rischiano di aprire un contenzioso che non porterà alcun beneficio né all'utenza né agli erogatori dei servizi (S2S n.45 e 50/2012, n.10 e 12/2013). Solo attraverso il confronto e la concertazione si possono trovare le soluzioni idonee all'interesse generale, onde evitare il rischio di vedere, dalla sera alla mattina e per un ordine di giustizia, un sistema che dal 'tutto regolamentato' passi al 'tutto libero'".

Il terzo fronte, quello maggiormente conservatore, è rappresentato comprensibilmente dalle associazioni di categoria degli erogatori dei servizi tecnico nautici. Davide Calderan, titolare di Rimorchiatori Riuniti Panfido, concessionaria a Venezia, ha sottolineato come "sia la minor dimensione dei porti italiani, in confronto a quelli nord europei, a non consentire la presenza di più erogatori del medesimo servizio". Il Capo Pilota di Venezia Ciro Romano ha aggiunto: "Dal 1993 gli aumenti delle nostre tariffe sono stati inferiori a quelli dell'inflazione. L'anno scorso abbiamo fatto circa 7.000 movimentazioni, contro i 9-10.000 di media, ma non si può ipotizzare di eliminare 5 o 6 piloti solo per questo: la nostra è una professionalità lunga da formare, non saremmo pronti per una ripartenza dei traffici ma nemmeno per i periodi di picco". Ancor più agguerrito Cesare Guidi, presidente dell'Associazione Nazionale Ormeggiatori (ANGOPI): "I porti del nord Europa presi a modello hanno tariffe ben superiori alle nostre. È anche per questo che condividiamo appieno i contenuti del disegno di riforma della legge portuale e ci impegneremo perché sia riproposto così come fu approvato dal Senato. Fermo restando che l'accordo interassociativo è stato ed è un grande strumento per la determinazione delle tariffe".

Andrea Molzo

La domanda di acciaio cresce lentamente mentre i prezzi sono dappertutto ancora in calo: uno sguardo a Cina, Russia, India e Europa

La domanda mondiale di acciaio cresce lentamente – poco in Asia, meno altrove, per niente in Europa – ma i produttori continuano a lavorare a ritmo elevato per cui i prezzi sono in discesa.

In Cina i prezzi per spedizione a maggio di Baosteel sono rimasti invariati, ma con sconti per i distributori, riflettendo l'incertezza per l'evoluzione della siderurgia cinese a breve termine. Il governo ha pubblicato un elenco di 45 aziende siderurgiche cinesi, tra cui 30 statali come Baosteel e Angang Steel e 15 private, che rappresentano il 41,4% della produzione nazionale (300 milioni di tonnellate di acciaio grezzo) e che soddisfano gli standard industriali del Paese nell'intento di contrastare l'eccessiva produzione: tali aziende godranno di aiuti per le fusioni aziendali e le ristrutturazioni, mentre quelle che non soddisfano gli standard dovranno affrontare forniture elettriche più costose e normative più severe che praticamente impediranno loro di svilupparsi.

La capacità produttiva cinese era nel 2012 di 1 miliardo di tonnellate ma le principali aziende hanno totalizzato profitti per soli 1,5 miliardi di yuan; e ora l'80% della produzione sarà regolamentato entro il 2015.

Contemporaneamente alcuni trader cinesi di acciaio, appesantiti da eccessive scorte e da una domanda in calo, hanno chiesto sconti alle fonderie per compensare il deprezzamento del magazzino (il 90% delle fonderie si affida ai trader per piazzare i prodotti).

L'export UE di rottami di ferro ha raggiunto un record l'anno scorso con 19,22 milioni di tonnellate (+2,2%), equivalenti a circa 6,8 miliardi di euro). La Gran Bretagna è stata la prima della lista (5,2 milioni di tonnellate) e la Turchia il primo importatore (11 milioni di tonnellate). Con il calo dell'8% delle

importazioni a 3,41 milioni di tonnellate, la UE si è confermata un esportatore netto.

La UE ha prodotto 168 milioni di tonnellate nel 2012 (-5%), con un netto calo nel secondo trimestre dovuto a minore produzione e riduzione delle scorte. Nel 2012 la quota UE di produzione mondiale è scesa dell'11% e il consumo interno del 10%.

Secondo l'associazione europea Eurofer anche il 2013 sarà al ribasso. Le importazioni europee da Paesi terzi sono scese l'anno scorso del 27% a 21 milioni

di tonnellate, con Ucraina, Russia e Cina a fare la parte del leone (66%). Per contro le esportazioni di acciaio sono salite del 9% e quelle di semilavorati del 71%, ma Eurofer si aspetta quest'anno una battuta d'arresto.

In Russia, quinto produttore mondiale dopo Cina, Giappone, USA e India secondo la World Steel Association, nel

2011 i primi 5 gruppi per produzione di acciaio grezzo erano Evraz (16,8 milioni di tonnellate), Severstal (15,3), MMK (12,2), Novolipetsk Steel (11,96) e Mechel (6,1).

Evraz, che possiede anche le fonderie Palini e Bertoli in Italia e Vitkovice Steel nella Repubblica Ceca, ha visto i propri proventi ridursi del 31% nel 2012.

MMK, vendendo la residua produzione

di aprile, ha ridotto di ulteriori 15 dollari il prezzo per i coil laminati a caldo e sta offrendo per maggio prodotti piatti allo stesso prezzo di aprile per quelli laminati. A luglio il gruppo aveva avviato la seconda linea produttiva nel suo nuovo impianto Mill 2000 che fornisce coils laminati a freddo per la vivace industria automobilistica nazionale e i suoi maggiori clienti sono Avtovaz, Kamaz e il gruppo Gaz. Il governo però si aspetta che MMK, di proprietà del miliardario Viktor Rashnikov, conquisti

anche produttori stranieri quali Nissan, Volkswagen, Hyundai e Toyota, che hanno aperto negli ultimi anni proprie fabbriche nel Paese.

Le aziende siderurgiche si augurano che le migliori infrastrutturali comesse ad eventi sportivi quali le Olimpiadi invernali a Sochi nel 2014 e la Coppa del Mondo nel 2018 incrementino la domanda di acciaio.

Tra i nuovi progetti in corso d'opera l'avvio in estate della prima linea produttiva del laminatoio a Kaluga di Novolipetsk Steel, mentre la seconda dovrebbe entrare in funzione nel 2014.

Severstal, che ha impianti anche negli USA, aprirà quest'anno una fonderia per prodotti lunghi a Balakovo e la seconda linea del suo impianto a Columbus (Mississippi).

A seguito dell'apertura di svariati mini-impianti in Russia nel 2013, il mercato dei prodotti lunghi sta avviandosi a una rivoluzione che avrà effetti anche oltreconfine.

Passando all'India, l'attuale capacità produttiva è di 90 milioni di tonnellate di acciaio, il 60% delle quali costituite da

prodotti lunghi utilizzati principalmente dall'edilizia.

Il trading rappresenta ormai il 20% del totale, essendo cresciuto in media del 4% annuo. Nel 2012, la consegne via mare sono ammontate a 281 milioni di tonnellate, 52% in più che nel 2000.

L'Europa 'pesa' per il 32% sull'import e per il 24% sull'export. Nel 2007 le importazioni europee sono cresciute di 36 milioni di tonnellate e le esportazioni di 24 milioni rispetto al 2000. Le importazioni sono però crollate da 96 milioni di tonnellate nel 2007 a 52 nel 2009 e si sono solo parzialmente riprese da allora. La domanda di acciaio europeo si è ridotta di nuovo nel 2012, facendo scendere l'import a 66 milioni di

tonnellate (-10%).

Le esportazioni cinesi, che erano 6 milioni di tonnellate nel 2000, sono cresciute del 18% nel 2012 raggiungendo i 52 milioni in quanto la debolezza del mercato interno ha reso disponibile acciaio a buon prezzo e la crescente domanda mondiale ha incrementato il trading.

In conclusione, in conseguenza delle difficoltà economiche, il commercio di acciaio deve ancora tornare ai livelli del 2007 ed è previsto che cresca del 3% quest'anno (un po' meno dell'anno scorso) perché la crescita dell'export cinese potrebbe contrarsi.

Il sistema degli INTERPORTI ITALIANI

Il sistema degli interporti italiani gode di ottima salute e questo, a quanto pare, nonostante i patimenti diffusi della logistica nazionale ed i mali di stagione legati alla crisi globale. È scritto, nero su bianco, nel recente Rapporto sul Sistema Interportuale Italiano realizzato da UIR (Unione Interporti Riuniti), presentato alla stampa perché il nuovo Governo ascolti...

Alessandro Ricci, presidente dell'UIR - Unione Interporti Riuniti, non ha fatto giri di parole nel presentare il Rapporto sul Sistema Interportuale Italiano: «oltre all'esigenza di fornire al pubblico dati plausibili e certificati, il Rapporto risponde anche all'esigenza di confezionare un vero e proprio monito al prossimo Governo ed al prossimo Parlamento per concludere l'iter normativo degli Interporti e dei Porti la cui opera-

tività, dovutamente disciplinata, potrebbe pesantemente e positivamente incidere sull'andamento del PIL nazionale».

Il Rapporto UIR dunque si presenta come "un notevole passo avanti ed un significativo risultato" e si offre come strumento utile per una necessaria razionalizzazione della logistica nazionale. Il pregio principale dell'indagine sta nel fatto di non limitarsi semplicemente a restituire una fotografia dettagliata di 19 dei

24 interporti presenti nel nostro Paese ed operativi nel periodo in analisi, ma nell'illustrare lo status e le prestazioni realizzate nel 2011 dalla rete interportuale italiana, mettendone soprattutto in risalto le potenzialità nell'immediato futuro.

Ne emerge uno scenario interessante e forse un po' inaspettato. Nel 2011 gli interporti italiani hanno esercitato le proprie funzioni utilizzando 22,6 milioni di metri quadrati di aree infrastrutturate per

attività logistiche e terminalistiche, a fronte di un totale di circa 32 milioni di metri quadri di aree, in base a diversi titoli giuridici, disponibili per l'attività interportuale. Esiste

quindi una concreta possibilità di espansione di circa 10 milioni di metri quadri, pari cioè al 46,9%. Se poi si considerano gli strumenti di pianificazione urbanistica in corso, i nostri interporti possono poi ancora contare a medio-lungo termine su un'ulteriore crescita delle aree utilizzabili per la logistica e l'intermodalità pari a circa 5 milioni di metri quadri, vale a dire un incremento del 16,6% delle aree già disponibili ed addirittura del 71,3% di quelle infrastrutturate. La prima evidenza dunque è che, a dispetto del continuo sorgere di nuove realtà sul territorio, l'offerta interportuale attuale non solo è già più che sufficiente a soddisfare la domanda in atto, ma soprattutto vanta un potenziale di crescita che non può assolutamente essere trascurato in un'ottica di sviluppo e razionalizza-

Il recente rapporto a cura dell'UIR - Unione Interporti Riuniti "fotografa" lo stato dell'arte degli Interporti nazionali evidenziandone le caratteristiche e soprattutto le potenzialità di sviluppo. Foto grande: l'Interporto di Rivalta. In basso, da sinistra a destra, Luciano Greco, vice presidente dell'Interporto di Padova, Alessandro Ricci, presidente UIR, e Guldo Improta, già sottosegretario del Ministero Infrastrutture e Trasporti

zione del sistema logistico italiano. «È inutile e non necessario fare nel nostro Paese nuovi interporti e nuovi nodi logistici. Abbiamo ancora parecchi metri quadri da sfruttare e molta di questa capacità è immediatamente disponibile», ha dichiarato Alessandro Ricci nel corso della presentazione dei risultati della ricerca. Il rapporto UIR ha tra i suoi obiettivi dichiarati appunto quello di "contrastare il proliferare di insediamenti logistici spesso frutto di pure speculazioni immobiliari", suggerendo piuttosto un più razionale utilizzo delle strutture già esistenti.

Dalla lettura del rapporto si evince che uno dei principali punti di forza del nostro sistema interportuale sia la sua eterogeneità, che si caratterizza da un lato nella distribuzione sul territorio nazionale degli interporti operativi, dall'altro nella sostanziale diversità delle funzioni esercitate dalle singole realtà. Per quanto attesta al primo punto, emerge dall'analisi UIR innanzi tutto una polarizzazione nel Nord Italia (dei

19 interporti che hanno preso parte all'indagine, 12 sono situati nelle Regioni settentrionali), quindi una localizzazione delle diverse strutture lungo le principali dorsali di traffico

nazionale ed internazionale, primi tra tutti i corridoi paneuropei. Si osserva poi la singolare assenza di strutture interportuali in Lombardia e nel Lazio, che pur rappresentando un interessante bacino di domanda, sono caratterizzati da modelli logistici a "localizzazione diffusa", caratterizzati da una marcata separazione tra infrastrutture per la logistica e per l'intermodalità. Dal punto di vista delle dimensioni e della specializzazione delle diverse realtà interportuali, l'indagine UIR conferma la presenza nella rete di strutture molto diverse: «non esiste una sola tipologia di interporto», ha spiegato Luciano Greco, consigliere UIR, vice presidente dell'Interporto Padova e coordinatore del gruppo lavoro.

Il primo spartiacque

Il primo elemento spartiacque tra le diverse realtà interportuali è dato dalle dimensioni delle aree infrastrutturate. Otto interporti (SI. To., Interporto di Rivalta Scrivia, CePIM - Interporto di Parma, Interporto di Bologna, Interporto Quadrante Europa, Interporto Padova, Interporto Sud Europa ed Interporto Campano) superano il milione di metri quadri di super-

ficie e rappresentano il 74% delle infrastrutture totali, tre (Interporto di Trento, Interporto Amerigo Vespucci, Interporto d'Abruzzo), hanno una superficie infrastrutturata compresa tra 1 milione e 600.000 metri quadri (13% del totale), mentre i restanti otto (CIM Novara, Interporto di Vado, Interporto di Rovigo, Portogruaro Interporto, Interporto di Cervignano del Friuli, Interporto della Toscana centrale, Interporto delle Marche, Interporto Regionale della Puglia) sono al di sotto dei 600.000 metri quadri (13% del totale). Nella maggior parte degli interporti coinvolti nel lavoro UIR c'è un sostanziale bilanciamento tra aree infrastrutturate ed aree disponibili e quindi contenute potenzialità di sviluppo nel breve-medio periodo. Fanno eccezione

Interporto di Bologna, Interporto Quadrante Europa, Interporto di Rovigo, Interporto Sud Europa e Interporto Campano che presentano invece rilevanti potenzialità in tal senso. È invece sul medio-lungo periodo che la maggior parte degli interporti coinvolti dall'indagine vantano notevoli potenzialità di crescita: CIM Novara, CePIM, Interporto di Cervignano del Friuli, Interporto Amerigo Vespucci

e Interporto delle Marche, cui si aggiungono anche Interporto di Bologna ed Interporto Quadrante Europa che, pur avendo già ampie aree infrastrutturate, hanno interessanti potenzialità di sviluppo sia nel breve che nel medio - lungo periodo. Il sistema interportuale italiano dispone complessivamente di circa 6 milioni di metri quadrati di aree logistiche e 2,8 milioni di metri quadrati di aree terminalistiche.

Logistica e intermodalità

Un'altra importante distinzione è

Il sistema interportuale italiano¹

Struttura e capacità produttiva degli interporti italiani (dati in metri quadri):

- 37.463.838: aree destinate all'attività interportuale
- 32.133.065: aree disponibili per l'attività interportuale
- 22.618.447: aree infrastrutturate per l'attività interportuale
- 2.796.000: aree terminalistiche
- 5.975.313²: aree logistiche

Traffico Ferroviario

- UTI movimentate: 971.852
- TEU equivalenti³: 1.739.625
- Carri convenzionali: 105.847
- Coppie di treni intermodali alla settimana: 551
- Coppie di treni intermodali all'anno⁴: 27.550

¹ Dati 2011

² Si intendono per aree logistiche i magazzini coperti, i magazzini "scoperti" (cioè le aree scoperte per lo stoccaggio di merci) e i parcheggi a pagamento dei mezzi pesanti, misurati in SLP (Superficie Lorda di Pavimento).

³ Il tasso di conversione 1 UTI = 1,79 TEU è calcolato sulla base delle osservazioni svolte durante le rilevazioni. Le future rilevazioni consentiranno una stima più accurata di questo parametro.

⁴ Pari al numero di coppie settimanali moltiplicate per 50 settimane lavorative

Fonte: UIR 2012 - Il sistema degli interporti italiani

dunque data dai metri quadri che in ciascun interporto sono destinati ad infrastrutture logistiche (magazzini coperti e scoperti, piazzali) piuttosto che a quelle intermodali-terminalistiche (binari, stazione). Tale rapporto percentuale indica dunque la "vocazione" funzionale di ciascuna realtà. I due interporti piemontesi S.I.To. - Interporto di Torino e Interporto di Rivalta Scrivia, con rispettivamente 1.050.000 metri quadri e 835.000 metri quadri di superfici adibite a logistica, rappresentano da soli più del 30% delle infrastrutture logistiche totali degli interporti analizzati. Il restante 60% appartiene poi ad altri soli cinque interporti con superfici logistiche superiori a 300.000 metri quadri: CePIM - Interporto di Parma (che da solo rappresenta il 15% del totale), Interporto di Bologna, Interporto Quadrante Europa, Interporto Padova ed Interporto Campano. Entrambi i due sopracitati interporti piemontesi mostrano poi, non a caso, al loro interno una percentuale di magazzini e piazzali, superiore al 30%. Questa percentuale è però ancor più marcata nell'Interporto di Vado, dove circa la metà della superficie è coperta da attività logistiche, ma anche nei casi di CePIM - Interporto di Parma dove la stessa percentuale è del 47% e di Interporto di Bologna dove è del 34%. Nella maggior parte degli altri interporti invece la percentuale di infrastrutture logistiche si assesta tra il 15% ed il 30%, con le sole eccezioni di Interporto di Cervignano del Friuli ed Interporto delle Marche dove le percentuali in questo senso sono addirittura inferiori. È interessante notare poi che solo sei delle strutture coinvolte nell'indagine UIR hanno magazzini per merci surgelate o a temperatura controllata: S.I.To. - Interporto di Torino, CePIM - Interporto di Parma, Interporto di Bologna, Interporto Quadrante Europa, Interporto Padova e Interporto Campano.

Per quanto riguarda, invece, le infrastrutture terminalistiche, cinque degli interporti coinvolti nell'indagine UIR (Interporto di Rivalta Scrivia,

Interporto di Bologna, Interporto Quadrante Europa, Interporto Padova ed Interporto Campano), hanno al loro interno i maggiori terminal ferroviari. Terminal che coprono aree di oltre 200.000 metri quadri. Per quanto riguarda la percentuale di infrastrutture dedicate all'attività intermodale, spiccano i due interporti di Portogruaro e Cervignano del Friuli con rispettivamente il 67% ed il 46% delle superfici dedicate. Anche CIM Novara con il 26% dei metri quadri dedicate ad infrastrutture intermodali (escluso il terminal esterno all'area portuale) ha una forte componente terminalistica. In tutti gli altri interporti, l'incidenza dei terminal è compresa tra il 12% ed il 21% o anche inferiore, come nei casi di S.I.To., CePIM, Interporto Quadrante Europa, Interporto d'Abruzzo ed Interporto Regionale della Puglia. I terminal presenti nelle aree interportuali sono per lo più di proprietà e gestiti dagli stessi interporti.

Casi particolari

Esistono, però, alcuni casi particolari. CePIM - Interporto di Parma,

Interporto di Bologna ed Interporto Amerigo Vespucci hanno terminal non di proprietà o comunque gestiti da soggetti terzi. Alcuni interporti, inoltre, dispongono di più terminal: è il caso dello stesso Interporto di Bologna che ne ha tre e nessuno di proprietà diretta, e degli interporti Quadrante Europa e Padova che ne hanno rispettivamente tre e due, di cui in entrambi i casi uno non di proprietà diretta. Questi ultimi tre interporti hanno anche un maggior numero di binari a disposizione: si va dai 16 di Bologna e Padova ai 18

di Quadrante Europa. Tutti le altre realtà hanno un numero di binari compresi tra i 12 di CIM Novara ed il singolo binario dell'Interporto di Vado. Ogni binario impegna mediamente tra 15.000 e 25.000 metri quadri, con alcune eccezioni (meno di 10.000 metri quadri per gli interporti di Portogruaro e della

Toscana Centrale; oltre 30.000 metri quadri per binario per Rivalta Scrivia, Amerigo Vespucci ed Interporto Campano).

La maggior parte degli interporti possono accogliere treni di lunghezza

compresa tra 550 e 650 metri (per altro, i limiti strutturali della nostra rete nazionale consentono la circolazione di treni di lunghezza non superiore ai 550/600 metri). Tre interporti (Rivalta Scrivia, Bologna e Campano), riescono a ricevere treni di 750 metri di lunghezza, mentre altri sei (Vado, CePIM, Rovigo, Cervignano del Friuli e Marche) hanno un limite uguale o inferiore a 500 metri. La stragrande maggioranza degli interporti ha poi meno di dieci binari di presa-consegna. Ci sono però eccezioni come Interporto Campano, Interporto Padova e Quadrante Europa che hanno rispettivamente 13, 21

e 31 binari di questo tipo. Nove strutture interportuali, infine, hanno una stazione interna (Bologna, Quadrante Europa, Padova, Rivalta Scrivia, Trento, Toscana Centrale e Campano) o esterna, ma adiacente (S.I.To. e Sud Europa).

I volumi di traffico

Un capitolo interessante del Rapporto UIR è dedicato ai volumi di traffico movimentati dai singoli interporti. Tra i meriti di questa indagine c'è certamente quello di aver in parte risolto la disomogeneità di dati rilevati emersa in tal senso nel rapporto Censis-UIR del 2007, che si concludeva appunto con l'evidenza di non poter fornire un'analisi accurata, in mancanza proprio di uniformità nelle modalità di rilevazione. In questa occasione è stato invece possibile identificare un'unità di misura comune e condivisa, UTI (Unità di Traffico Intermodale) calcolata pari a 1,79 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), sulla base di chi ha fornito entrambi i dati. Proprio per l'impossibilità di avere un dato uniforme, in questo primo rapporto, ha spiegato Luciano Greco, non è stata invece analizzata la componente

di traffico su gomma, ma si spera già con il prossimo lavoro - che dovrebbe vedere la luce la prossima estate - di arrivare a colmare questo vuoto. L'analisi UIR che in questo modo è stata compiuta sull'attività intermodale svolta dalla rete interportuale, con particolare attenzione quindi al trasporto ferroviario, ha comunque restituito interessanti evidenze sui volumi movimentati dalla rete interportuale. Nel 2011, gli interporti italiani hanno sviluppato complessivamente un traffico merci pari ad oltre 1,7 milioni di TEU, movimentato per ferrovia circa 972.000 UTI (container, casse mobili e semi-rimorchi) e realizzato circa 27.500 coppie di treni intermodali. Il traffico intermodale si è concentrato negli interporti che, come descritto, hanno maggiori

quelli appartenenti ad altre categorie (tra cui i corrieri) sono molti di più. Il rapporto tra superfici logistiche e numero degli operatori sembra piuttosto equilibrato e costante con valori che vanno dai 2.000 metri quadri per operatore di Padova ai 15.000 dell'Interporto d'Abruzzo. L'Interporto di Rivalta Scrivia conferma la sua originalità (agisce infatti in gran parte da vero e proprio soggetto attivo nell'offerta di servizi logistici) e per questo spicca il dato degli oltre 100.000 metri quadri per ciascun operatore.

Il Rapporto conferma quindi nelle sue conclusioni problematiche già note: lo squilibrio modale del trasporto merci e la presenza di colli di bottiglia lungo la rete ferroviaria che ostacolano il pieno sviluppo della competitività del sistema interportuale italiano. Nel corso della pre-

infrastrutture terminalistiche, ma con significative differenze nel numero di UTI annue movimentate (si va dai 35.000 dell'Interporto Campano ai 300.000 dell'Interporto Quadrante Europa). Tra i principali risultati ottenuti dal Rapporto UIR c'è anche quello di aver quantificato il non trascurabile "contributo che gli interporti italiani assicurano al trasporto ferroviario che sarebbe ben maggiore se venissero arginate le strategie dell'operatore incumbent certo non a favore del trasporto merci".

La carica degli operatori

Interessante anche l'analisi sugli operatori presenti nelle diverse strut-

ture, da cui sembrerebbe emergere che nelle strutture in cui i volumi di traffico sono maggiori è anche maggiore il numero di operatori (tra i 110 ed i 200). Nel sistema interportuale operano mediamente operatori logistici (circa il 9%), spedizionieri (18%) ed imprese di autotrasporto (14%), ma la composizione è piuttosto eterogenea all'interno delle diverse strutture. In alcuni interporti i suddetti soggetti sono la totalità, per esempio Quadrante Europa e Padova, in altri come Interporto Campano ed Amerigo Vespucci,

sentazione del Rapporto, il presidente Ricci ha quindi affermato che l'indagine apre la riflessione sulla necessità di due provvedimenti che il prossimo Governo dovrebbe avviare quanto prima: in primo luogo, gli incentivi alla diversificazione

modale del trasporto merci ed alla crescita del trasporto ferroviario, secondo ma strettamente legato al primo, la rimozione attraverso micro interventi dei famigerati "colli di bottiglia", al fine di rendere la rete più funzionale fin da subito. ■

L'Autorità Portuale di Rotterdam ha preso in consegna la prima fase della nuova area portuale Maasvlakte 2

I lavori sono durati cinque anni. I terminal di APM Terminals e RWG diverranno operativi alla fine del 2014

☞ Oggi il consorzio PUMA, costituito dalle olandesi Boskalis e Van Oord (☞ del 17 dicembre 2007 e 27 febbraio 2008), ha consegnato all'Autorità Portuale di Rotterdam la prima fase della nuova area portuale Maasvlakte 2, lavori durati cinque anni che - ha sottolineato l'authority - sono stati realizzati nei tempi previsti, secondo i costi preventivati e secondo le specifiche di progetto. Il consorzio ha realizzato aree industriali per 700 ettari, aree portuali per 560 ettari, 11 chilometri di diga foranea, 3,5 chilometri di banchine, 24 chilometri di strade e 14 chilometri di linee ferroviarie.

Nella prima fase della nuova area, che la Port of Rotterdam Authority sta realizzando con un investimento di 1,9 miliardi di euro, insedieranno i propri terminal la società terminalista olandese APM Terminals del gruppo armatoriale danese A.P. Møller-Mærsk (☞ del 22 giugno 2006) e il consorzio Rotterdam World Gateway (RWG), che è partecipato con il 30% dal gruppo terminalista DP World di Dubai, con il 20% da ciascuna delle società armatoriali APL, Mitsui O.S.K. Lines (MOL) e Hyundai Merchant Marine (HMM) e con il restante 10% dalla società armatoriale francese CMA CGM (☞ del 17 settembre 2007). Secondo le previsioni, i due terminal diventeranno operativi alla fine del prossimo anno. ☞

Nel primo trimestre di quest'anno il traffico dei container nel porto di Tanger Med è aumentato del 37%

Lo scalo marocchino ha movimentato circa 570.000 teu

~~inforMARE~~ - Nel primo trimestre di quest'anno il porto di Tanger Med ha movimentato un traffico dei container pari a circa 570.000 teu, con una progressione del 37% rispetto ai primi tre mesi del 2012, periodo - quest'ultimo - nel quale il traffico era diminuito del 35% rispetto al primo trimestre del 2011 a causa di una serie di scioperi che si erano verificati nello scalo portuale marocchino. (1/1)

Top 10 box carriers lose capacity share

FMC chairman highlights dip in liner industry concentration

Newly appointed Federal Maritime Commission Chairman Mario Cordero (pictured) has provided a snapshot of the US container trades in a presentation to Congress on the Washington-based regulator's 2014 budget.

He told a transport and infrastructure subcommittee that the transpacific continued to be the largest of the US container trades last year and China the leading overseas trading partner.

Cordero, who took over from Richard Lidinsky on 1 April, told the House of Representatives: "The [2012] volume in the transpacific trade exceeded 19 million teu. Trade with nations in Asia continued to account for almost 62% of US containerised imports and exports.

"Furthermore, in March 2012, the US entered into a free trade agreement with South Korea, our third-largest liner trading partner in the region after China and Japan."

Last year, total transpacific container trade grew by less than 1%, said Cordero.

He said: "Container import growth remained anaemic, increasing by less than 1% for the second year in a row. Container exports slowed in 2012, increasing by just over 1%, compared with a 7% increase in 2011.

"As usual, imports from Asia dominated the transpacific trade; for every container exported to Asia from the US, just over two were imported."

Cordero said, in a wide-ranging presentation, that the international container industry's "slow recovery" appeared to be impacting carriers' vessel deployment decisions.

"The amount of containership capacity lying idle at the beginning of this calendar year was 809,000teu, or 5% of the total worldwide fleet capacity of 16.3 million teu," he said.

"This is an increase compared with the same time last year, when 595,000teu were idle, or 4% of the total worldwide fleet capacity of 15.4 million teu."

The FMC boss continued: "In terms of orders for new vessels, at the beginning of this calendar year, 3.4 million teu of containership capacity was on the orderbooks, equivalent to 21% of the existing fleet capacity of 16.3 million teu.

"At the same time last year, 4.3 million teu was on order, equivalent to 28% of the then-existing fleet capacity of 15.4 million teu."

He concluded: "Concentration in the liner industry dipped slightly last year. In 2012, the top 10 carriers accounted for 63% of the world's containership capacity, while in 2011, they accounted for approximately 66%."