



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

22 MAGGIO 2013

Cinesi a Taranto per la logistica

22 maggio 2013

Missione "incoming" con la Regione per sviluppare i rapporti con lo shipping

TARANTO – Una delegazione di operatori economici cinesi, appartenenti ad enti e società operanti nel settore marittimo e della logistica, si è recata in visita al porto di Taranto. Gli ospiti, dopo l'accoglienza da parte del presidente dell'Autorità portuale, avvocato professor Sergio Prete, e dal segretario generale, dottor Francesco Benincasa sono stati accompagnati ad una visita tecnica delle infrastrutture portuali nel corso della quale ci si è soffermati in particolare ad illustrare le aree destinate ad insediamenti di logistica connessi con l'attività del terminal contenitori.

La delegazione cinese era composta da due rappresentanti della Shanghai Jinjiang Shipping Co., Ltd., società di logistica internazionale delegata dall'Autorità portuale di Shanghai; due rappresentanti dell'Autorità portuale di Shenzhen, scalo con il quale il porto di Taranto è gemellato; due rappresentanti della Camera di Commercio della Città di Suzhou.

Dalla città di Hong Kong provenivano: i rappresentanti della "Datian Group", gli esponenti della "Chamber of HK Logistics Industry" e dell'Associazione di categoria del settore logistico "Shippers Council di Hong Kong". Era inoltre presente il segretario generale del "SISI – Shanghai International Shipping Institute", nel cui board of experts fa parte, come noto, l'avvocato Prete. La delegazione era accompagnata dallo staff del settore internazionalizzazione della Regione Puglia e da un rappresentante di Confapi – Puglia.

La visita al porto di Taranto, è una delle tappe previste nella missione di incoming degli operatori cinesi organizzata nell'ambito del "Progetto: Settore Logistica", realizzato dalla Regione Puglia nell'ambito del Programma di promozione dell'internazionalizzazione dei sistemi produttivi locali per il biennio 2013-2014.

I lavori della delegazione si sono aperti con un workshop tenutosi a Bari per la presentazione agli ospiti cinesi del sistema logistico pugliese nel suo complesso.

Nata su impulso dell'Autorità portuale di Taranto e di Confapi Bari-BAT, e realizzata grazie al servizio internazionalizzazione della Regione Puglia, la missione incoming ha avuto lo scopo di far conoscere agli ospiti le eccellenze della piattaforma logistica pugliese e le opportunità di business risultanti dalla posizione strategica geografica della Puglia, nonché di creare occasioni di incontro e confronto per le imprese pugliesi interessate ad approfondire le possibilità di sviluppo nel mercato cinese.

"La visita al porto di Taranto – conclude una nota dell'Authority – ha fatto registrare un elevato livello di gradimento da parte degli operatori cinesi che hanno manifestato una seria intenzione di valutare forme di collaborazione con la Puglia e di incrementare ulteriormente i rapporti commerciali e istituzionali già esistenti tra il porto di Taranto e gli scali portuali/terminal logistici nella RPC".

Porti: Taranto; operatori cinesi valutano scambi commerciali

Ricevuti da presidente Autorità Portuale Sergio Prete

17 maggio, 21:26

(ANSA) - TARANTO, 17 MAG - Una delegazione di operatori economici cinesi, appartenenti ad enti e società operanti nel settore marittimo e della logistica, si è recata in visita al porto di Taranto. L'iniziativa rappresenta una delle tappe previste nella missione di incoming organizzata nell'ambito del 'Progetto: Settore Logistica', realizzato dalla Regione Puglia.

"Gli ospiti - spiega in una nota il presidente dell'Autorità portuale, Sergio Prete - sono stati accompagnati ad una visita tecnica delle infrastrutture portuali nel corso della quale ci si è soffermati in particolare ad illustrare le aree destinate ad insediamenti di logistica connessi con l'attività del terminal contenitori".

La delegazione cinese era composta da due rappresentanti della **Shanghai Jinjiang Shipping Co.**, società di logistica internazionale delegata dall'Autorità portuale di Shanghai; due rappresentanti dell'Autorità Portuale di Shenzhen, scalo con il quale il Porto di Taranto è gemellato; e due rappresentanti della Camera di Commercio della Città di Suzhou.

"La visita al porto di Taranto - osserva Prete - ha fatto registrare un elevato livello di gradimento da parte degli operatori cinesi che hanno manifestato una seria intenzione di valutare forme di collaborazione con la Puglia e di incrementare ulteriormente i rapporti commerciali e istituzionali già esistenti tra il porto di Taranto e gli scali portuali/terminal logistici nella Repubblica Popolare Cinese". (ANSA).

Una delegazione operatori cinesi della logistica ha visitato il porto di Taranto

È stata organizzata nell'ambito del "Progetto: Settore Logistica" realizzato dalla Regione Puglia

 Mercoledì scorso una delegazione di operatori economici cinesi appartenenti ad enti e società operanti nel settore marittimo e della logistica si è recata nel porto di Taranto, dove è stata accolta dal presidente e dal segretario generale dell'Autorità Portuale, Sergio Prete e Francesco Benincasa, ed è stata accompagnata ad una visita tecnica delle infrastrutture portuali nel corso della quale sono state presentate in particolare le aree destinate ad insediamenti di logistica connessi con l'attività del terminal contenitori.

La delegazione cinese era composta da due rappresentanti della Shanghai Jinjiang Shipping Co., Ltd., società di logistica internazionale delegata dall'Autorità Portuale di Shanghai; due rappresentanti dell'Autorità Portuale di Shenzhen, scalo con il quale il porto di Taranto è gemellato; due rappresentanti della Camera di Commercio della città di Suzhou. Dalla città di Hong Kong provenivano: i rappresentanti della Datian Group, gli esponenti della Chamber of HK Logistics Industry e dell'associazione di categoria del settore logistico Shippers Council di Hong Kong. Era inoltre presente il segretario generale del SISI (Shanghai International Shipping Institute), nel cui board of experts figura il presidente dell'ente portuale pugliese Sergio Prete. La delegazione era accompagnata dallo staff del settore internazionalizzazione della Regione Puglia e da un rappresentante di Confapi - Puglia.

La visita al porto di Taranto era una delle tappe previste nella missione di incoming degli operatori cinesi organizzata nell'ambito del "Progetto: Settore Logistica" realizzato dalla Regione Puglia nell'ambito del programma di promozione dell'internazionalizzazione dei sistemi produttivi locali per il biennio 2013-2014. I lavori della delegazione si sono aperti lunedì scorso con un workshop tenutosi a Bari per la presentazione agli ospiti cinesi del sistema logistico pugliese. Nata su impulso dell'Autorità Portuale di Taranto e di Confapi Bari-BAT, e realizzata grazie al Servizio Internazionalizzazione della Regione Puglia, la missione incoming ha avuto lo scopo di far conoscere alla delegazione cinese le eccellenze della piattaforma logistica pugliese e le opportunità di business risultanti dalla posizione strategica geografica della Puglia, nonché di creare occasioni di incontro e confronto per le imprese pugliesi interessate ad approfondire le possibilità di sviluppo nel mercato cinese. 

Porti: Taranto, fermo dopo sentenza Tar, sit-in lavoratori

Lavoratori Taranto Container Terminal, porto rischia paralisi

(ANSA) - TARANTO, 14 MAG - E' durato tre ore e mezza il sit in di sindacati e lavoratori della Tct (Taranto container terminal) al molo polisettoriale di Taranto per richiamare l'attenzione sui problemi dello scalo portuale, la cui attività rischia la paralisi.

Ciò dopo la recente pronuncia del Tar di Lecce, che ha sospeso l'accordo generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati e il decreto del presidente del Consiglio dei ministri che un anno fa ha nominato Sergio Prete, attuale presidente dell'Autorità portuale, commissario straordinario per l'esecuzione delle opere.

E' stato così accolto il ricorso presentato dal Terminal rinfuse contro il mancato rinnovo della concessione del molo polisettoriale da parte dell'Autorità portuale. Domani si riunirà il Comitato portuale per affrontare la questione e cercare possibili soluzioni.(ANSA).

**Il TAR di Lecce «affonda» il rilancio del porto di Taranto
13 maggio 2013**

Nel mese di luglio dovevano partire i lavori per aumentare l'altezza dei fondali. I "famosi" dragaggi utili a portare a 16,5 metri la profondità degli attracchi e quindi il transito delle grandi navi portacontainer. Dovevano partire, ma almeno per ora non partiranno. È la conseguenza di un'ordinanza del TAR di Lecce che ha accolto il ricorso presentato dal Consorzio Terminal Rinfuse contro il mancato rinnovo della concessione da parte dell'Autorità portuale, relativo a un'area di 46.695 metri del molo polisettoriale e che di fatto sospende un intero pacchetto provvedimenti. Perché, oltre agli atti dell'Authority che non hanno rinnovato la concessione, c'è anche il decreto con cui il Consiglio dei ministri aveva nominato quale commissario straordinario per l'esecuzione delle opere Sergio Prete, già commissario dell'Authority. **Ma a essere bloccato a questo punto è – come riferisce la stessa Authority – «l'intero accordo generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati»** e quindi come detto la realizzazione delle relative opere. In tutto si parla di **investimenti di circa 200 milioni**, che costituiscono il presupposto del rilancio e della **riconversione del porto di Taranto** ad attività diverse rispetto alla siderurgia e che soprattutto **avevano convinto anche la Evergreen a riconsiderare i suoi intenti di abbandonare lo scalo pugliese, il porto di Rotterdam a stringere accordi proprio con Taranto**, il TCT (Taranto Container Terminal), società partecipata in maggioranza da Hutchinson, a trasformare la mobilità dei dipendenti in Cassa Integrazione. Insomma, tutti segnali di risveglio che adesso rischia di riportare indietro le lancette della storia.

Alle origini di un conflitto

Indietro, in particolare, al conflitto ultradecennale che sul porto si è sempre consumato tra terminal rinfuse e sviluppo di altri traffici a partire dal lontano 1998, quando cioè venne concesso al Consorzio Terminal Rinfuse Taranto spa di occupare una vasta area del porto per stoccare merce. Contrasto proseguito quando nel 2005 il ministro delle Infrastrutture Lunardi nominò quale presidente dell'Authority portuale Antonio Caramia, che era a capo del consorzio del Terminal Rinfuse. Contrasto reiterato quando il TAR bloccò la nomina e l'anno dopo si arrivò al sequestro giudiziario dell'area in concessione.

Una situazione difficile che Sergio Prete, consapevole del fatto che le rinfuse in questione (polveri di carbone) mal si conciliano con altri traffici, aveva cercato di risolvere spostando il Terminal Rinfuse in un'altra area, anche perché quella occupata attualmente sarebbe stata interessata dai lavori e quindi avrebbe reso inagibile per qualche tempo la banchina.

Ma evidentemente questo progetto che si era concretizzato con la revoca a febbraio della concessione, non è piaciuto al Consorzio delle Rinfuse che ha presentato ricorso con tutto ciò che ne è seguito.

I giudici amministrativi di Lecce hanno motivato la loro decisione facendo riferimento al fatto che il Consorzio utilizzava l'area dal 1998 e che **il provvedimento che revocava la concessione «non esprime i motivi di pubblico interesse che hanno indotto l'amministrazione a cambiare»** le cose e a dividere l'area in modo diverso. Prete ha commentato laconicamente che **«se non c'è un pubblico interesse che riguarda lo sviluppo, perché, allora, gli investimenti nel porto sono anche richiamati dalla legge 171 dell'ottobre scorso sulla bonifica e il rilancio dell'area di Taranto?»**.

I commenti

Quasi tutti i commenti sono a metà tra lo sbigottimento e l'indignazione. **Giancarlo Russo**, della Terminal Container Taranto, si limita a dire: **«Semplicemente vergognoso»**.

Franco Castellano della Uil Trasporti fa un'analisi più articolata, ma soprattutto sottolinea come non sia possibile che l'unica via per lo sviluppo per questa città venga bloccata dal Tar di Lecce. **«A mio avviso non ha ben valutato la situazione. Siamo in presenza di un Sito di interesse nazionale bloccato per l'interesse di un privato»**.

Luigi D'Isabella, segretario della Cgil di Taranto, si dice preoccupato invece delle lungaggini che adesso si determineranno: **«È una fase in cui occorrono certezza e celerità nella realizzazione dei programmi di investimento per centinaia di milioni. I nostri competitor internazionali non aspettano. Queste lungaggini comportano gravi danni per gli investimenti e per l'occupazione. La farraginosità dei procedimenti giudiziari sono i maggiori ostacoli per gli investimenti di operatori italiani ed esteri»**.

Ricordiamo che dalla sospensiva del Tar di Lecce **non vengono investite le opere legate alla Piastra Logistica**, altro grande progetto su cui si sta lavorando sul porto di Taranto per il quale sono stati stanziati **219 milioni di euro**.

Un'ordinanza del TAR di Lecce rischia di bloccare gli interventi per la riqualificazione del container terminal del porto di Taranto

Accolto il ricorso proposto dal Consorzio Terminal Rinfuse

~~inforMARE~~ Con ordinanza depositata ieri, che pubblichiamo di seguito, i giudici della sede di Lecce del Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia hanno accolto il ricorso proposto dal Consorzio Terminal Rinfuse - Taranto (gruppo Italcave) contro Autorità Portuale Taranto, Regione Puglia, Comune di Taranto, Presidenza del Consiglio dei Ministri e ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente e dello Sviluppo Economico per l'annullamento di provvedimenti dell'authority portuale tarantina tra cui quello relativo all'annullamento della concessione demaniale rilasciata in via transitoria nei confronti del Consorzio Terminal Rinfuse limitatamente su un'area di circa 47mila metri quadri presso il Molo Polisettoriale di Taranto per una durata di 24 mesi e non anche di quattro anni così come richiesto dal ricorrente nonché - stabilisce l'ordinanza - l'annullamento, ove occorra, dell'“Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale”, tra cui la riqualificazione del Molo Polisettoriale (che è stato sottoscritto il 26 aprile 2012 a Roma da governo, Regione Puglia, Comune, dalla Provincia e dall'Autorità Portuale di Taranto, Terminal Container Taranto - TCT, Sogesid e Ferrovie dello Stato Italiane), e del provvedimento con il quale il commissario straordinario del porto di Taranto ha provveduto ad avviare la procedura per la progettazione ed esecuzione dei lavori di riqualificazione del Molo Polisettoriale, area in concessione alla società terminalista TCT che è partecipata dal gruppo terminalista Hutchison Port Holdings (HPH) di Kong Kong e dal gruppo armatoriale Evergreen di Taipei.

Ricordiamo che al Molo Polisettoriale 1.500 dei 1.800 metri complessivi di banchina portuale sono gestiti dalla stessa TCT, mentre su 300 metri (Calata 5) opera il Consorzio Terminal Rinfuse, che in prossimità gestisce l'area di stoccaggio di circa 47mila metri quadri, al quale nel 1998 era stato consentito di usufruire di tali strutture in attesa dell'individuazione di un'altra area sulla quale trasferire il traffico delle rinfuse.

Il pronunciamento del TAR di Lecce rischia di bloccare gli investimenti per lo sviluppo del terminal per contenitori del porto di Taranto e i lavori per il potenziamento dell'impianto, tra cui il dragaggio dei fondali antistanti la banchina. ☺☺

Nel porto di Bari è stato attivato un nuovo servizio di accoglienza dedicato ai passeggeri di MSC Crociere

Messi a disposizione gli eleganti e confortevoli locali del Circolo della Vela

 I passeggeri che arriveranno nel porto di Bari a bordo delle navi della MSC Crociere verranno accolti negli eleganti e confortevoli locali del Circolo della Vela, che fanno parte di un manufatto storico - le vecchie stalle del Molo Borbonico - funzionalmente e finemente recuperate. Il nuovo servizio dedicato gli ospiti della compagnia crocieristica è stato presentato oggi dal presidente dell'Autorità Portuale del Levante, Francesco Mariani, dal presidente del Circolo della Vela, Simonetta Lorusso, e dall'area manager di MSC Crociere, Beppe Lupelli.

«L'Autorità Portuale del Levante - ha detto Mariani - persegue l'obiettivo dell'ottimizzazione dell'uso delle strutture portuali in un contesto di assoluto pregio, con l'obiettivo, non secondario di rendere fruibili, anche ai passeggeri, parti del porto di storico valore, attraverso l'utilizzo di spazi e percorsi fortemente attrattivi. Non si tratta solo del consolidamento dell'offerta ricettiva, che è evidentemente un ingrediente importante - ha spiegato il presidente dell'Autorità Portuale - ma dello sviluppo, sempre più polifunzionale, del potenziale strutturale, anche attraverso operazioni di rilancio del waterfront., attraverso l'utilizzo di tutti gli elementi che consentono di riaprire la città al mare, reintegrando quest'ultimo nel tessuto urbano e recuperandolo alla fruizione collettiva».

Simonetta Lorusso, presidente del Circolo della Vela, ha sottolineato come questa nuova e lungimirante collaborazione pubblico-privata rappresenti oggi un'ottima opportunità di valorizzazione del territorio.

«MSC Crociere e il porto di Bari - ha rilevato il manager della compagnia crocieristica Beppe Lupelli - fissano un altro importante tassello nel quadro di iniziative volte a migliorare una sempre più proficua collaborazione, che ha portato la compagnia a consolidare anche nel 2013 la sua posizione di leadership nel capoluogo pugliese, forte dei circa 300.000 passeggeri movimentati durante i 64 scali previsti, e generando un considerevole beneficio economico per il sistema turistico. Il nostro obiettivo è di consolidare ulteriormente una sinergia che sussiste ormai da anni con il territorio, attraverso un impegno reciproco e costante; e quest'anno con orgoglio metteremo a disposizione dei nostri crocieristi una struttura di accoglienza di primissimo livello, a completamento di una già eccellente offerta in termini di servizi ed ospitalità. Il Circolo della vela, un'associazione storica, sarà infatti messo a disposizione per le operazioni d'imbarco e sbarco di tutti i nostri crocieristi diretti verso gli itinerari del Mediterraneo orientale a bordo delle navi *MSC Fantasia* e *MSC Divina*».

MSC Fantasia parte da Bari ogni lunedì fino al prossimo 28 ottobre per 34 crociere settimanali alla volta della Grecia e della Croazia con tappe a Katakolon, Santorini, Pireo (Atene), Corfù, Dubrovnik e Venezia. *MSC Divina* parte dal porto del capoluogo pugliese ogni domenica fino al prossimo 27 ottobre per crociere settimanali verso Katakolon, Izmir, Istanbul, Dubrovnik e Venezia. 

Rischio paralisi per il porto di Brindisi

Ancora irrisolto lo scontro fra il presidente Haralambides e la maggioranza del Comitato Portuale sul nome di Guadagnuolo come segretario generale

La (mancata) nomina del nuovo segretario generale dell'Autorità Portuale di Brindisi sta rischiando di portare allo stallo l'operatività dell'ente e dello scalo pugliese.

Al termine di una raccolta di manifestazioni di interesse (irrituale ma non illecita) il presidente dell'ente Hercules Haralambides aveva deciso di proporre al Comitato Portuale, cui spetta la nomina, il nome di Manlio Guadagnuolo. A inizio maggio buona parte dei membri del Comitato (Regione Puglia, Camera di Commercio, Comune, Confindustria, Capitaneria di Porto, Genio Civile, sindacati, rappresentanti delle aziende, degli armatori, agenti marittimi, imprese portuali), manifestato il proprio dissenso sull'ex amministratore delegato di BPM Bari porto Mediterraneo (protagonista negli anni scorsi di un acceso contenzioso con l'Authority di Bari guidata da Franco Mariani, uomo vicino alle istituzioni pugliesi guidate dal centrosinistra, S2S n.11/2010) e per questo chiesto invano un rinvio, ha fatto saltare la seduta deputata alla nomina facendo mancare il numero legale.

Ne sono seguiti polemiche e rimpalli di responsabilità a mezzo stampa locale. Haralambides ha rivendicato la correttezza della scelta di Guadagnuolo, dati i requisiti professionali, la giovane età e l'accettazione di un contratto annuale, sostenuto che la Regione aveva chiesto il rinvio senza però contestare il merito del suo operato, e suggerito che le contrarietà del Comitato fossero esplicitate durante

una seduta canonica dello stesso. Anche Guadagnuolo è intervenuto direttamente con una lettera al Comitato, allo scopo di invitare i membri contrari alla sua nomina ad "un incontro collegiale per parlare di organizzazione, di indirizzi e di programmazione futura dell'Autorità

che si sarebbe però chiamato fuori) e potrebbe convergere su un altro nome. A quel punto, posto che Haralambides accettasse di proporre un nome a lui meno gradito, il rischio sarebbe di avere un'Autorità portuale con presidente e segretario non in sintonia. D'altro canto, qualora il presidente greco (la cui stessa nomina è peraltro di fatto ancora sub iudice per l'atteso pronunciamento della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, S2S n.2/2013) si irrigidisse, di fronte a quella che potrebbe diventare una sostanziale sfiducia da parte del Comitato portuale, organo determinante per la gestione dell'ente a quel punto a rischio paralisi, non sarebbe da escludere un intervento ministeriale.

**Stefano Carbonara
Andrea Molzo**

Portuale".

Per contro i membri "ribelli" del Comitato, incassato nel frattempo l'appoggio di tutti gli agenti marittimi, che con una nota hanno fatto sapere di sostenere unanimemente la posizione del loro rappresentante Teo Titi, hanno escluso ragioni personali sull'opposizione a Guadagnuolo e rivendicato al Comitato la competenza della nomina del Segretario generale, sottolineando, in una lettera di risposta a Guadagnuolo, come il segretario, oltre ai requisiti professionali, debba possedere "requisiti generali di idoneità personale,

correlati alle funzioni che la stessa legge attribuisce al Segretario generale. (...) Costui è chiamato a collaborare direttamente proprio con il Comitato portuale, oltre che a curare i rapporti, ai fini del coordinamento delle rispettive attività, con le amministrazioni statali, regionali e degli enti locali. E invece proprio il nome di Guadagnuolo per la carica di Segretario generale ha determinato una grave frattura con le principali istituzioni regionali e locali rappresentate in Comitato portuale".

Una frattura che a questo punto potrebbe non essere semplice sanare. Il Comitato ha chiesto di confrontare i curricula giunti al presidente a seguito della manifestazione di interesse (fra cui quello dell'attuale Segretario di Bari Mario Sommariva,

Porti: Puglia; a Brindisi Salone nautico

L'undicesima edizione dal 29 maggio al 2 giugno a Brindisi

(ANSA) - BARI, 21 MAG - Tutto pronto per l'undicesima edizione del **Salone nautico di Puglia**, che dal **29 maggio al 2 giugno** animerà il lungomare Regina Margherita di Brindisi.

Il Salone, punto di riferimento per il settore della nautica da diporto nel sud d'Italia e nel Mediterraneo, ha registrato negli anni una presenza media di 120 aziende che hanno scelto la fiera per esporre i propri prodotti, con una media di 20 mila visitatori ad edizione.

Per l'edizione 2013 il Salone Nautico conterrà un'area espositiva di oltre 120 stand interamente dedicata alla nautica da diporto e al mare. Saranno presentate le migliori proposte in tema di accessori, strumentazione, subacquea, ambiente, gusto, e circa 120 imbarcazioni, 80 a terra e 40 in mare.

Nei quattro giorni si terranno, inoltre, suggestive dimostrazioni in mare e numerose attività collaterali, tra cui mini corsi di sub e vela, una gara tra le antiche imbarcazioni dei pescatori e un'area gastronomica gestita da Slow Food Brindisi per permettere ai fruitori dell'evento di degustare ricette tipiche rigorosamente a base di pesce. (ANSA)

Porti: Brindisi, Ap guarda a mercati emergenti Mediterraneo

Significativi riscontri per linea Ro-Ro Grimaldi

(ANSA) - BRINDISI, 15 MAG - L'attenzione dell'Autorità portuale di Brindisi è particolarmente rivolta verso i mercati emergenti nel Mediterraneo. Il dato è emerso nell'incontro che il presidente dell'Ap, Hercules Haralambides, ha avuto con una delegazione di operatori economici del settore, provenienti dalla Cina. Nell'incontro è emerso anche la linea Ro-Ro Grimaldi (Brindisi - Ravenna - Catania) sta ottenendo significativi riscontri. (ANSA).

Porti: Puglia, migliore progettualita' scali turistici

Grazie a collaborazione tra Regione e Politecnico Bari

(ANSA) - BARI, 21 MAG - La Regione Puglia si e' attivata per evitare la frammentarieta' dei finanziamenti e rafforzare, con appositi studi, la progettualita' dei porti turistici. Anche allo scopo di facilitare una corretta progettazione e l'ottenimento piu' veloce delle relative autorizzazioni, la Regione ha coinvolto il Laboratorio di Ricerca e Sperimentazione per la Difesa delle Coste (Lic) del Dipartimento d'Ingegneria delle Acque di Bari, attivando una collaborazione con il Politecnico. Questa e' finalizzata alla realizzazione di modelli fisici utili a verificare la realizzabilita' di progetti riguardanti i porti turistici previsti nella programmazione regionale. Il modello fisico che si realizza in vasca al laboratorio Lic permette concretamente di realizzare l'opera simulando preventivamente la situazione che si verrebbe a creare nel porto. "Tutto ha come obiettivo principale - spiega in una nota l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Loredana Capone - quello di proteggere la costa pugliese realizzando interventi di ampliamento e ammodernamento compatibili con le esigenze di tutela". (ANSA)

La logistica adriatico-ionica a convegno all'Interporto Marche

Lo spostamento delle tradizionali attività di produzione e manifattura in regioni in cui il costo è sensibilmente più basso che in Europa lascia immaginare per l'area Adriatico-Ionica un "futuro come piattaforma logistica naturale". Questa la premessa alla base del convegno "Macroregione Adriatico-Ionica: infrastrutture, trasporti, logistica, intermodalità", meeting di chiusura del progetto Synthesis, parte a del programma europeo Marco Polo II, che si è tenuto a

Jesi, nelle sale dell'Interporto Marche. Tra gli intervenuti, l'Assessore alla viabilità, porti e aeroporti della Regione Marche Paolo Eusebi, il vicepresidente di Anek Lines Spyridon Protopapadakis, il presidente di Interporto Marche Roberto Pesaresi con il Direttore Sviluppo del Business Nicola Paradiso, il presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna Galliano Di Marco e di Adamis Mitsotakis, manager DIASTASI (partner di progetto).

Lanzi Trasporti raddoppia all'Interporto di Parma

Inaugurate dalla società emiliana di trasporto le nuove strutture del terminal, portando a 9.000 i mq di aree coperte su una superficie totale di 33.000 mq

Sfruttare in maniera sinergica trasporto stradale e ferroviario in ottica 'eco-friendly' si può e lo dimostra Lanzi Trasporti, che ne ha fatto la propria filosofia di vita professionale.

Per la società basata all'interporto di Parma gli affari da un po' di anni continuano ad andare bene e la necessità di spazi maggiori su cui operare era divenuta ormai prioritaria, tanto da rappresentare una

nuova scommessa per Leonardo Lanzi, numero uno dell'azienda insieme al padre Egidio (fondatore) e alla sorella Patrizia.

Una scommessa vinta perché è stato appena celebrato, con una festa inaugurale alla quale hanno partecipato anche varie autorità locali oltre ai due ex Sottosegretari ai Trasporti (Bartolomeo Giachino e Paolo Ugge), l'ampliamento delle strutture realizzato proprio in concomitanza con il

58° anniversario dalla nascita dell'azienda.

"La nostra azienda - spiega Leonardo Lanzi - dal 2000 si trova presso l'Interporto di Parma in seguito alla precisa scelta strategica di abbinare la modalità stradale a quella ferroviaria. Tale scelta è stata negli anni confermata e anzi rafforzata, fino ad arrivare all'ultimo (per ora) tassello rappresentato dall'ampliamento della nostra struttura, per il quale sono

stati sostenuti investimenti pari a circa 2 milioni di euro su un volume d'affari annuo dell'azienda di circa 6 milioni". Tutta l'area è di circa 33.000 mq, di cui 9.300 mq circa coperti (fino a pochi mesi fa erano 5.000), dove insistono due binari in esercizio lunghi circa 330 metri e un terzo di servizio per lo stoccaggio dei vagoni in attesa di partenza. Uno dei binari entra dentro la struttura coperta per circa 200 metri (100 metri prima dell'ampliamento).

"La particolarità della nuova costruzione è quella di essere in continuità con il vecchio edificio e soprattutto di avere il pavimento rialzato a ribalta per consentire lo scarico dei mezzi tramite le bocche di carico e il carico dei vagoni direttamente con carrelli elevatori / trans pallet" aggiunge il numero uno di Lanzi Trasporti, che poi aggiunge: "Questo implementa e direi completa la nostra offerta di servizi logistici nel trasporto combinato strada-rotaria, orientata non solo al settore siderurgico ma anche a quello dei *consumer good* (merce palletizzata), con possibilità di stoccaggio temporaneo o di lunga durata anche in scaffalature porta-pallets".

La nuova struttura è stata inoltre attrezzata con un altro carropono da 30 tonnellate, scaffalature, bocche di carico con rampe idrauliche, impianto fotovoltaico (100 kw di potenza) e un'officina per manutenzione mezzi e carrelli. "Direi che manca solo

una svolta (leggi un investimento piuttosto importante) nel settore dell'intermodalità intesa come casse mobili e container per essere veramente pronti a offrire una gamma completa di trasporti nei vari settori siderurgico, legname, carta/cellulosa, chimico su pallet/big bags, macchinari, attrezzature varie e merci su pallet alimentare e non".

Nel 2012 Lanzi Trasporti come azienda di autotrasporto ha percorso 1.164.486 chilometri con i propri mezzi, effettuando oltre 5.000 viaggi su gomma mentre per quanto riguarda l'attività del terminal ferroviario sono stati 'lavorati' (scaricati e/o caricati) circa 6.200 vagoni per complessive 342.000 tonnellate, per una percorrenza ferroviaria di circa 6.170.000 chilometri. "Considerando che un mezzo stradale Euro5 emette circa il triplo di CO₂ rispetto al treno (81 grammi contro 29) - ha concluso Lanzi - possiamo definire il risparmio nell'emissione di CO₂ pari a 22.000 tonnellate! Senza dimenticare che l'impianto fotovoltaico installato sui magazzini in poco più di 6 mesi ha già prodotto 34 Mwh di energia, pari a un risparmio di CO₂ di 27 tonnellate". Ecco cosa intende Lanzi quando parla di trasporto stradale e ferroviario eco-friendly.

Nicola Capuzzo

18 maggio 2013

ALPE ADRIA «TRIESTE, UN PONTE VERSO L'EGITTO»

Trieste - Il ponte con l'Egitto che l'Autorità portuale di Trieste sta costruendo alacramente potrebbe concretizzarsi già nella primavera del prossimo anno. Dopo l'assemblea della Federazione dei porti arabi, avvenuta lo scorso aprile ad **Alessandria d'Egitto** alla presenza del ministro dei Trasporti egiziano Hatem Abdellatif, si lavora ora per una nuova missione economica delle imprese a settembre per consolidare le basi per una crescita dei traffici, che riguarderebbero il settore ortofrutticolo, tra le due realtà. A fare il punto della situazione è il **presidente di Alpe Adria Giampiero Fanigliulo** che era al fianco della presidente dell'Apt Marina Monassi al meeting in terra d'Egitto.

Come si sono svolti i lavori?

«Abbiamo avuto una serie di incontri bilaterali con associazioni imprenditoriali, produttori di frutta, con il governatore e con la Camera di Commercio di Alessandria d'Egitto. Preziosissimo è stato l'apporto del console italiano Mario Vinci. Alla fine abbiamo convenuto di rivederci a settembre, al massimo ad ottobre, per cercare di chiudere la partita sviluppando quei traffici che agli egiziani interessano moltissimo».

Quali obiettivi vi siete posti?

«Innanzitutto quello di instaurare un collegamento rapido tra Trieste ed Alessandria d'Egitto per trasportare in tre giorni la frutta e la verdura non deperibile tramite navi sulle quali caricare sia i camion, dotati di sistemi refrigeranti, che i contenitori. Attualmente questo servizio in tre giorni non c'è perché le navi Msc passano per il Libano impiegando cinque giorni. Noi puntiamo invece ad un servizio diretto in tre giorni per poi far arrivare la merce via treno alle nostre destinazioni schedulate».

I presupposti per vincere questa sfida ci sono?

«Secondo me sì ma c'è da fare uno studio veloce ed un'accordo serio che definisca le condizioni per realizzare un collegamento duraturo ed efficiente tra le due realtà. Al momento è un'ambizione ma noi restiamo fiduciosi».

E questa ambizione quando potrebbe divenire realtà?

«Mi auguro a primavera del prossimo anno fatta salva, ovviamente, l'affidabilità dei contraenti. Ci si deve assicurare una certa quantità di tonnellaggio che, escludendo i pomodori che in tre giorni vanno a male, mi hanno riferito essere molto interessante. Stiamo parlando di frutta e verdura destinate principalmente ai mercati di Austria, Germania e del Lussemburgo».

Se il progetto andrà in porto, quali saranno le ricadute positive per Trieste?

«Un porto è ricco se ha traffico. Si produrrà così un indotto virtuoso che crea occupazione e ricchezza».

La risposta egiziana qual è stata?

«La Camera di Commercio di Alessandria d'Egitto si è dimostrata molto interessata, ci



crede e noi vogliamo vincere questa sfida puntando sulla qualità del servizio che offriamo una volta che la nave attracherà al porto di Trieste. Dunque velocità di resa, servizi adeguati e nessun ostacolo di percorso. Basti pensare che le rese sul molo contenitori sono molto buone, assolutamente in linea con gli standard dei grandi Porti del Nord Europa se non migliori».

Per quali altri aspetti è stato utile partecipare all'assemblea della Federazione dei porti arabi?

«È stata un'occasione preziosa per far conoscere maggiormente il Porto di Trieste negli ambienti che contano. Poi evidentemente c'è un momento favorevole di per sé. Stiamo parlando di business, non dimentichiamolo. A settembre ci confronteremo nuovamente con la Camera di Commercio di Alessandria d'Egitto per capire meglio come possono svilupparsi le rispettive economie».

Il porto di Trieste sta registrando da mesi un aumento costante del numero di contenitori, quanto è importante questo fattore al fine di realizzare il collegamento con l'Egitto?

«Segnerebbe di sicuro la svolta ma dovrebbe essere supportato il prima possibile da due cambiamenti fondamentali, l'allargamento dell'area ferroviaria di Campo Marzio per la movimentazione dei treni e l'introduzione del turno di notte. Un progetto su carta

esiste ed è stato già inviato a Mauro Moretti dal quale però non abbiamo ancora avuto un riscontro».

Elisabetta Batic

(nella foto: il presidente dell'Autorità portuale Marina Monassi)

Crociere: le compagnie americane battono in ritirata dal Vecchio Continente

Carnival non posizionerà alcuna nave in Europa nel 2014, mentre RCCL ha riorganizzato la programmazione riducendo la propria presenza in Italia

Come anticipato alcuni giorni fa, Carnival Cruise Line ha deciso di non posizionare nessuna delle sue navi in Europa durante il 2014.

Questa scelta – dettata dalle incerte prospettive di mercato nel Vecchio continente e dal recente aumento dei prezzi dei biglietti aerei, voce di costo fondamentale per i passeggeri di Carnival, provenienti in larghissima parte dagli USA – non è ancora stata ufficialmente comunicata dalla corporation di Miami, ma è già stata formalizzata alle reti di vendita commerciale in Gran Bretagna e Irlanda tramite una lettera di Adolfo Perez, DG della compagnia per i due paesi.

La ritirata di Carnival, terza negli ultimi 5 anni dopo quelle del 2009 e del 2010, seguite da un ritorno nel Vecchio Continente nel 2011, avrà un impatto non indifferente anche per l'Italia, dove quest'anno la shipping company a stelle e strisce effettuerà 100 scali, con due navi, nei porti di Venezia, Messina, Napoli, Civitavecchia, Livorno, Olbia e La Spezia.

Per il 2014 la compagnia aveva sostanzialmente confermato la sua presenza, seppure leggermente ridimensionata, ancora con due navi e con 72 scali previsti, negli stessi porti ma l'inserimento anche di Genova (dove tra l'altro Carnival era in procinto di arrivare già nel 2011, [S2S n.30/2010](#), salvo poi ripiegare inaspettatamente su Savona; [S2S n.31/2010](#)). Da Stazioni Marittime confermano che gli accosti sotto la Lanterna non erano stati

ancora ufficializzati, ma che emissari di Carnival avevano già visitato il terminal ed espresso giudizi molto positivi.

Le scelte strategiche di Miami hanno però fatto 'saltare il banco', modificando in corso d'opera la programmazione del prossimo anno e mettendo in atto una vera e propria 'ritirata' dal Vecchio Continente e, quindi, anche dall'Italia.

La compagnia di Micky Arison potrebbe però non essere l'unica corporation crocieristica americana a meditare un ridimensionamento della propria presenza nel Belpaese: sembra infatti che anche Royal Caribbean, per

il prossimo anno, abbia deciso di ridurre navi e toccate sulle coste italiane,

abbandonando tra l'altro gli home-port di Genova, Napoli e Messina per concentrarsi esclusivamente su Venezia e Civitavecchia, le due 'capitali' del crocierismo nostrano.

La compagnia non ha ancora fornito conferme ufficiali, ma durante le scorse settimane sono emersi alcuni fatti particolarmente significativi in tal senso: innanzitutto – come reso noto dalla stessa RCCL in un comunicato – nel 2014 la Navigator of the Seas, che quest'anno parte da Civitavecchia, verrà riposizionata ai Caraibi. A coprire il buco lasciato nel porto laziale dovrebbe essere la Liberty of the Seas, quest'anno posizionata su Napoli, che nel 2014 resterebbe invece 'a secco' di navi con l'ancora e la corona sul

fumaiolo.

Ma anche Genova, probabilmente, vedrà un addio di RCCL: la Legend of the Seas, che durante la stagione appena iniziata parte dalla Superba per crociere in Mediterraneo, il prossimo anno andrà infatti in Nord Europa (anche in questo caso c'è un comunicato ufficiale della compagnia) e, almeno per ora, sotto la Lanterna non sembrano previsti rimpiazzi.

A confermare questo ridimensionamento della presenza

italiana – che nel 2014 vedrà la compagnia presente con navi posizionate solo a Venezia e Civitavecchia, come risulta anche dal sito del gruppo, alla sezione prenotazioni – non ci sono per adesso dichiarazioni dirette da RCCL, ma lo spostamento verso altri lidi di Navigator e Legend è ufficiale e fino ad oggi non si ha notizia di eventuali rimpiazzi.

Francesco Bottino

“Costi minimi, risolveremo il problema prima dell’Europa”

No a norme speciali per Genova e i porti, si ad Autorità dei Trasporti e sportello unico doganale, ma, fatte salve le assicurazioni all’autotrasporto, l’agenda di Lupi è ancora tutta da scrivere

Roma – Chi si aspettava che, a qualche settimana dall’insediamento, la prima uscita pubblica fosse per il neo Ministro di Trasporti e Infrastrutture l’occasione di stilare una sorta di agenda, indicando obiettivi e strumenti per raggiungerli, è rimasto deluso.

Giunto in sala al termine delle tre ore dell’affollato convegno “Trasporti al passo, economia ferma” organizzato da Confcommercio, non inedita geremiade polifonica sui mali del settore in Italia (valutazione rimarcata anche da Fabrizio Palenzona), Maurizio Lupi ha infatti sciorinato l’immarcescibile manifesto politichese – “dobbiamo ripartire da voi”, “servono metodo e responsabilità per creare condizioni per la crescita”, “se la politica ci divide, le politiche ci devono unire”, etc. – e offerto ben poche risposte e propositi.

Armato dei numeri-slogan prodotti dai suoi predecessori e compagni di partito, ad esempio i famigerati 40 miliardi di danni causati dalle inefficienze logistiche (non a caso fra relatori e prima fila sedeva tutto il gotha PDL in materia di trasporti, dall’ex ministro Pietro Lunardi, all’ex senatore Luigi Grillo, all’ex sottosegretario Mino Giachino, appena ‘ripescato’ come “consigliere personale del Ministro” per sua stessa ammissione), che pure non hanno impedito qualche svazione (l’unicità, in senso proprio, fisico e geografico, dello sportello doganale, comunque “da realizzarsi in tempi brevi”; come è un altro par di maniche), Lupi un’idea di programma, ancorché decisamente vaga, l’ha data solo a riguardo di pochissimi argomenti.

“Non possiamo accettare che a risolverci i problemi siano altri (magistratura, antitrust o autorità continentali): sui costi minimi

esiste una legge e da essa ripartiremo per risolvere la questione prima dell’intervento europeo (S2S n.12/2013)” ha dichiarato, fresco di incontro con categorie dell’autotrasporto e committenza, il Ministro, tranquillizzando così il padrone di casa Paolo Uggè, vicepresidente di Confcommercio, presidente di FAI-Confrtrasporto, alfiere della crociata pro costi minimi e berlusconiano di antica data. E soddisfacendo altri protagonisti della querelle, come Eleuterio Arcese, numero uno di Anita: “Ha ragione Lupi, che è ottimo ministro, i problemi dobbiamo risolverceli in casa, con dialogo e buon senso e, dopo l’incontro di ieri,

sono ottimista”.

Sulla legge di riforma portuale, Lupi, senza sbilanciarsi, ha fatto capire che, come auspicato dalla stessa Confcommercio e al contrario invece di quanto suggerito da Assoport, l’indirizzo è quello di ripartire dal testo arenatosi in Parlamento nell’ultima legislatura: “Ascolteremo la società civile, la stessa Assoport in primis, ma non possiamo cancellare tutto e ripartire da zero con una nuova discussione fra esperti di portualità”. Un intento apprezzato dall’unico esponente del cluster marittimo al tavolo dei relatori, il presidente di Federagenti Michele Pappalardo: “Il testo di riforma ha

sicuramente molti aspetti da correggere e migliorare, ma temo che, cestinandolo e ripartendo da zero, si perderebbe tempo senza arrivare a un risultato”.

Poco o nulla su ferrovie e interporti (riguardo alla cui legge di riforma la deputata PD Silvia Velo ha garantito un’accelerazione dei lavori parlamentari), Lupi, contraddicendo i recenti proclami di inutilità espressi da Altero Matteoli, neopresidente della Commissione Lavori

Publici del Senato, ha invece assicurato che l’istituzione dell’Autorità dei Trasporti è una priorità per la quale non si potranno aspettare 10 anni, “anche se prima di pensare a un nome per presiederla occorrerà confrontarsi col presidente del Consiglio e gli altri ministri”.

Il ripristino degli econobonus, infine, “è un obiettivo del Governo”, mentre appaiono improbabili leggi *ad hoc* per il porto di Genova, invocata giorni fa, secondo alcune fonti di stampa (smentite però dal diretto interessato), dal presidente della locale Autorità Portuale, e per la portualità in genere: “Luigi Merlo mi ha esposto un dettagliato e ambizioso nuovo Piano Regolatore del porto genovese, con opere per oltre 500 milioni di euro, ritengo che la riflessione da farsi non sia su Genova, bensì sulla revisione del sistema portuale nazionale nella sua interezza”.

Andrea Molzo

Positivo il primo approccio di Assoportri con il nuovo governo

Presidente e il vicepresidente dell'associazione hanno incontrato il ministro Maurizio Lupi

inforMARE - «Parte “con il piede giusto” il confronto fra Assoportri e il nuovo governo sul futuro della portualità italiana». Lo ha sottolineato l'Associazione dei Porti Italiani a conclusione di un incontro avvenuto oggi tra il presidente e il vicepresidente vicario di Assoportri, Luigi Merlo e Pasqualino Monti, con il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Maurizio Lupi, affiancato dal viceministro Vincenzo De Luca e dai sottosegretari Rocco Girlanda ed Erasmo D'Angelis. Alla riunione, tenutasi a Roma presso la sede del dicastero, hanno partecipato anche Ercole Incalza, i direttori Cosimo Caliendo e Amedeo Fumero nonché il capo dell'Ufficio legislativo Gerardo Mastrandrea.

«Una riunione - ha spiegato Luigi Merlo - dall'esito fortemente positivo. Riunione che ha fornito testimonianze tangibili di un cambio di passo rispetto al passato e di una volontà politica precisa di imprimere una svolta pragmatica e di merito sul tema della portualità e del recupero di efficienza dell'intero sistema logistico che sui porti marittimi fa perno».

L'associazione delle Autorità Portuali italiane ha reso noto che nel corso dell'incontro sono state fissate le emergenze del settore, «che - ha precisato Assoportri - si chiamano autonomia finanziaria, semplificazione amministrativa, accelerazione nell'iter di approvazione dei piani regolatori, sveltimento delle procedure relative ai dragaggi, annullamento dell'Imu sulle aree portuali, ma anche e specialmente definizione della forma giuridica delle Autorità Portuali».

«Per la prima volta - ha confermato Pasqualino Monti - abbiamo avuto l'impressione condivisa di un tavolo che si apre su tematiche concrete, rifugge i formalismi e si propone di affrontare alla radice i problemi». Tra i problemi - ha specificato l'associazione - «spiccano quelli - come è emerso dalla riunione- relativi al Port Paper che sarà presentato nei prossimi giorni dal commissario europeo Siim Kallas e che, già nella prima bozza, propone schemi e vincoli che potrebbero risultare pesantemente negativi per la portualità italiana specie se questa non sarà posta in condizione di potersi rinnovare e se non disporrà di una legge di riforma sulla quale - è stato affermato con forza- partirà da subito un confronto serrato». 

UIRNet ha presentato la Piattaforma Logistica Nazionale ad un evento del progetto FutureMed

La conferenza internazionale si è tenuta venerdì a Civitavecchia

~~inforMARE~~ - In occasione della conferenza internazionale sul tema "What future for the Mediterranean Port Systems: trends, challenges and opportunities", tenutasi venerdì scorso a Civitavecchia e organizzata nell'ambito del progetto europeo FutureMed che ha l'obiettivo di sviluppare la competitività dei sistemi portuali dell'area mediterranea incrementandone l'accessibilità attraverso tecnologie e procedure innovative, una delegazione di UIRNet Spa, guidata dal vicepresidente Marcello Mariani, ha presentato il sistema ITS sviluppato dalla società illustrando i traguardi raggiunti e gli obiettivi a breve e medio periodo agli operatori e ai tecnici internazionali partecipanti alla sezione di approfondimento "ICT tools and services to improve maritime-hinterland integration".

In particolare, i rappresentanti di UIRNet hanno presentato la Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) attualmente in esercizio con oltre 10.000 veicoli. Attraverso un accesso online sono stati illustrati i servizi in corso di sperimentazione e le potenzialità di integrazione e di sviluppo offerte dal sistema.

UIRNet ha sottolineato che la positiva accoglienza e l'interesse mostrato verso la Piattaforma Logistica Nazionale sviluppata dalla società hanno spinto il chairman della sessione Georgia Aifadopoulou, direttore del Dipartimento Surface Transport & Networks dell'Hellenic Institute of Transport, e Andrea Campagna, coordinatore del progetto FutureMed per la Regione Lazio, a rinnovare l'invito di partecipazione a UIRNet ai tavoli di lavoro del progetto europeo FutureMed. 

Infrastrutture

Lupi: «Rivedere la Legge obiettivo»

Roma - Avviare subito le opere cantierabili già approvate attraverso una **immediata verifica ed entro sei mesi una revisione della Legge Obiettivo sulle infrastrutture**. Sono gli obiettivi che si pone il ministero delle Infrastrutture, illustrati dal **ministro Maurizio Lupi in audizione alla Camera**, alla commissione Ambiente, Territorio e Lavori pubblici. «L'azione che intendo portare avanti e che appena insediato ho già attivato è legata all'immediata cantierizzazione e alla velocizzazione dello stato di avanzamento dei lavori, di tutti gli interventi infrastrutturali approvati dal Cipe e, in molti casi, supportati anche da capitali privati», ha detto Lupi, secondo cui, in casi di inadempimento ci sarà la revoca dei contratti. Questa «due diligence delle scelte», ha spiegato il ministro si affiancherà, entro il primo semestre del governo, «anche a una proposta mirata per una rivisitazione della Legge Obiettivo» in modo da individuare per ogni singola realtà territoriale, «quegli interventi che rivestono davvero una funzione prioritaria».

Lupi avverte che l'Italia ha l'handicap di un **maggiore costo di trasporto del 6-8% rispetto ai competitor europei**: «La causa di tale differenza è legata proprio alla congestione ed alla assenza di reti e di nodi logistici efficienti ed efficaci, all'insufficiente livello di manutenzione, alla «fragilità territoriale» di tante aree del Paese». La prima fra le priorità, secondo Lupi, è una «improcrastinabile esigenza di manutenzione straordinaria del territorio, una manutenzione **non solo delle reti infrastrutturali portanti** (strade e ferrovie), ma anche dell'insieme dei **nodi logistici** (porti, aeroporti)». Per la manutenzione delle strade, tra il 2013 e il 2014 servono 1,1 miliardi (ce ne sono 300 milioni disponibili), per manutenzioni ferroviarie

per il 2012-13 servono 1,2 miliardi (già assicurati 800 milioni), per ricostruire gli edifici pubblici del L'Aquila erano state assegnati 408 milioni dal fondo infrastrutture (garantita una prima tranche di oltre 200 milioni). «Ma lo sviluppo sostenibile passa anche attraverso la **riqualificazione funzionale delle porte di accesso al nostro sistema economico, mi riferisco alla nostra offerta portuale ed alla nostra offerta aeroportuale**», ha detto Lupi, rilevando come su questo «il nostro Paese, finora, non ha reso operativo un processo pianificatorio organico».

La portualità italiana a rischio “Paper” UE

22 maggio 2013

Occorre accelerare al massimo la riforma anche per rendere gli scali nazionali meno soggetti ai vincoli dell’Unione – Soddisfatto Merlo: Il ministro Lupi ascolta

ROMA – Che sia la volta buona? Secondo Assoporti è partito con il piede giusto il confronto con il nuovo governo sul futuro della portualità italiana. Il presidente di Assoporti, Luigi Merlo e il vicepresidente vicario Pasqualino Monti si sono incontrati nei giorni scorsi con il ministro Maurizio Lupi, affiancato dal viceministro Vincenzo De Luca e dai sottosegretari Rocco Girlanda ed Erasmo D’Angelis.

Alla riunione hanno partecipato anche Ercole Incalza, i direttori Cosimo Caliendo e Amedeo Fumero nonché il capo dell’Ufficio legislativo Gerardo Mastrandrea.

“Una riunione dall’esito fortemente positivo – ha commentato il presidente di Assoporti, Luigi Merlo – riunione che ha fornito testimonianze tangibili di un cambio di passo rispetto al passato e di una volontà politica precisa di imprimere una svolta pragmatica e di merito sul tema della portualità e del recupero di efficienza dell’intero sistema logistico che sui porti marittimi fa perno”.

Nel corso dell’incontro sono state fissate le emergenze del settore, che si chiamano autonomia finanziaria, semplificazione amministrativa, accelerazione nell’iter di approvazione dei piani regolatori, sveltimento delle procedure relative ai dragaggi, annullamento dell’Imu sulle aree portuali, ma anche e specialmente definizione della forma giuridica delle Autorità portuali.

“Per la prima volta – ha affermato Pasqualino Monti, vice presidente vicario di Assoporti – abbiamo avuto l’impressione condivisa di un tavolo che si apre su tematiche concrete, rifugge i formalismi e si propone di affrontare alla radice i problemi”

Problemi, per altro, incombenti. Fra questi spiccano quelli relativi al Port Paper che sarà presentato nei prossimi giorni dal commissario europeo Siim Kallas; e che, già nella prima bozza, propone schemi e vincoli che potrebbero risultare pesantemente negativi per la portualità italiana specie se questa non sarà posta in condizione di potersi rinnovare e se non disporrà di una legge di riforma sulla quale – è stato affermato con forza – partirà da subito un confronto serrato.

L'UE certifica il mezzo fallimento del Programma Marco Polo

Intanto l'Autorità Portuale di Genova si mette al lavoro per avviare un nuovo progetto di servizio intermodale con l'Interporto di Novara e il centro Europa

Il progetto di un riequilibrio modale dei trasporti portato avanti dall'Unione Europea negli ultimi nove anni si può dire abbia portato risultati soddisfacenti solo al 46%.

Il programma comunitario Marco Polo I che dal 2003 al 2006 avrebbe infatti dovuto spostare dal trasporto stradale a quello ferroviario o marittimo 47,7 miliardi di tonnellate/chilometro, è riuscito solo a metà nel suo intento, perché il trasferimento di merci c'è stato, ma solo per 21,9 miliardi di ton/km (pari a circa 1,2 milioni di camion tolti dalle strade). Stesso dicasi per la fase II del Marco Polo (2007-2013), che dovrebbe trasferire 87,7 miliardi di ton/km e fino allo scorso mese

di novembre era riuscita a togliere dalle strade "solo" 19,5 miliardi di ton/km.

I numeri sono contenuti in una relazione presentata dalla Commissione Europea al Parlamento di Bruxelles nella quale si dice espressamente che, seppure "il programma Marco POLO I ha generato benefici ambientali quantificabili in circa 434 milioni di euro, togliendo dalle strade quasi 22 miliardi di tonnellate/chilometro di merci, gli ambiziosi obiettivi che si era posto il legislatore comunitario nel 2001 sono stati raggiunti solo al 46%. L'impatto economico del Marco Polo II è stato finora di 405 milioni di euro sotto forma di risparmi di costi e minori esternalità negative". La relazione precisa

inoltre che l'accesso a questi programmi da parte delle aziende è considerato abbastanza complicato.

Nessuno spreco di denaro però, perché i fondi comunitari sono stati erogati sulla base dei risultati prodotti dai progetti di trasporto intermodale. Sui circa 102 milioni di euro riservati al Marco Polo I, poco meno di 74 milioni erano stati allocati a 55 progetti, e 41,8 milioni di euro sono stati effettivamente erogati. Lo stanziamento previsto per la seconda fase di questo progetto comunitario è ancora maggiore e si aggira sui 450 milioni di euro. Dal 2003 al 2012 sono stati approvati 172 finanziamenti a 650 diverse società di trasporti.

Analizzando l'efficienza di questo programma comunitario (indice ottenuto dal rapporto fra i soldi stanziati e le tonnellate di merce tolte dalla strada) le relazioni della Commissione dice

che ogni euro concesso dal Marco Polo I ha saputo trasferire dalla gomma alla ferrovia o alla nave 597 ton/km di merce. La fase II fino allo scorso autunno aveva prodotto un indice di efficienza pari a 438 ton/km. Bruxelles deve infine prendere atto del fatto che il trasporto intermodale (camion-nave o camion-treno) è più difficile da organizzare e implementare rispetto al semplice trasporto su strada e i deludenti risultati del Marco Polo sono in parte anche riconducibili agli affetti della crisi economica, che ha inevitabilmente ridotto i flussi di trasporto.

La relazione al Parlamento Europeo si conclude dicendo: "La prossima tornata di finanziamenti comunitari per l'industria dei trasporti nel periodo 2014 - 2020 si concentrerà soprattutto sul miglioramento della rete infrastrutturale europea, al fine di realizzare i collegamenti mancanti e rimuovere i colli di bottiglia sulle direttrici di traffico. L'attenzione di Bruxelles rimarrà inoltre concentrata

su quelle modalità di trasporto a minor impatto ambientale e tecnologicamente più avanzate per un trasporto cargo più sostenibile".

Il porto di Genova, intanto, vuole inserirsi nella prossima tornata del Marco Polo II con un servizio ferroviario transfrontaliero che dovrà congiungere il capoluogo ligure al centro Europa. L'Autorità Portuale, tramite l'ufficio Politica UE e con una nota inviata alle associazioni di categoria genovesi, ha manifestato la disponibilità a farsi promotrice e a mettere in contatto le aziende che possono essere interessate a realizzare un servizio ferroviario dal porto di Genova verso il novarese, il confine con la Svizzera e la bassa Germania.

"L'idea di fondo - si legge nella comunicazione dell'Autorità Portuale - sarebbe quella di realizzare un consorzio con un vettore che già effettua un servizio ferroviario da Novara verso la Svizzera e la bassa Germania, essendo ammissibili anche i progetti che prevedono una tratta nazionale, collegata a un servizio già esistente che porta le merci oltre confine (al fine del contributo però sarebbero presi in considerazione solo i TEUs e le

merci destinate al mercato estero)". Come requisito minimo si richiede lo spostamento da strada a ferrovia di almeno 60 milioni di tonnellate/

chilometro medie annue. Tenuto conto dei fondi a disposizione per l'edizione 2013 del bando Marco Polo II (67 milioni di euro per 30 progetti), l'ammontare massimo destinato al progetto potrebbe essere di quasi due milioni di euro.

"Durante l'intera durata del progetto - spiega ancora l'AP di Genova - il servizio non dovrà produrre alcun utile e l'eventuale profitto generato andrà ad abbattere l'ammontare del contributo europeo. Sostanzialmente, quindi, viene richiesto di implementare un servizio in perdita. Per tale motivo il bando potrebbe essere rivolto principalmente a servizi già in essere o che stanno per essere attivati". I progetti devono essere presentati entro il 23 agosto 2013 e devono partire entro il primo ottobre 2013. L'Authority si è detta disponibile a fornire alle aziende interessate supporto nella presentazione della proposta, nell'analisi di mercato e nell'analisi della concorrenza.

Il contenzioso

Ect vuole 900 milioni dal porto di Rotterdam

Genova - Il giudizio sul ricorso presentato nel 2011 dal **terminal Ect contro l'assegnazione dei terminal container di Maasvlakte 2** minaccia il bilancio della **Port Authority di Rotterdam**. In ballo ci sono 900 milioni di euro di richiesta danni. Il Rapporto 2012 dell'Autorità portuale, pubblicato recentemente, ha cercato di esorcizzare questo spettro, ma le poche parole di circostanza che vorrebbero tranquillizzare i destinatari del bilancio annuale tradiscono il timore che il bilancio stesso presentato possa essere stravolto da un eventuale giudizio negativo. Fra l'altro, nel 2012 il porto di Rotterdam ha registrato un profitto netto di 228 milioni di euro, ha distribuito dividendi per 85,6 milioni e è riuscito addirittura a restituire con otto anni di anticipo 290 milioni dei 726 milioni di euro che lo Stato olandese aveva prestato per finanziare la costruzione proprio di Maasvlakte 2.

«L'Autorità portuale di Rotterdam - afferma il Rapporto 2012 - crede di aver agito con scrupolo e è convinta di aver agito correttamente nel corso degli anni in tutte le questioni rilevanti nei confronti della società (la Ect, ndr). I relativi procedimenti legali sono ancora in corso». La vicenda è cominciata nel 2011. Maasvlakte 2 è il grandioso progetto dell'Autorità portuale di Rotterdam per raddoppiare la capacità dello scalo di ospitare container e soprattutto per poter offrire alle compagnie banchine accessibili alle grandi navi portacontainer di ultima generazione, quelle di dimensioni superiori ai 10.000 teu. **Il porto di Rotterdam infatti si sviluppa lungo una foce fluviale e sconta i limiti strutturali di questa conformazione.** Maasvlakte 2 invece si protende verso il mare aperto e acque più profonde. Nel 2011 le concessioni per gestire i due terminal container che sorgeranno

sul nuovo scalo sono state assegnate rispettivamente a Rwg, consorzio guidato da Dp World, e Apm Terminals, del gruppo Ap Moeller Maersk. La scelta non è stata gradita da Ect, del gruppo Hutchison Ports di Hong Kong, che gestisce già tre terminal container a Rotterdam e teme la concorrenza dei due nuovi arrivati. Ect contesta di essere stata discriminata durante la gara per le concessioni e afferma che i due terminal nuovi non corrispondono a esigenze di crescita dello scalo. Il loro effetto sarebbe in gran parte quello di sottrarre traffico agli operatori già presenti, soprattutto la stessa Ect. Che quindi ha presentato il conto. **I danni che potrebbe subire si aggirerebbero intorno ai 900 milioni di euro** ed è questa la cifra che da due anni sta reclamando all'Authority, chiedendo in alternativa di sospendere il progetto. L'Autorità portuale, dal canto suo, ha risposto in un primo momento con un controricorso. La preoccupazione però ha cominciato a serpeggiare, tanto che lo scorso anno Rwg ha detto che alcuni dei propri finanziatori avevano chiesto chiarimenti in merito, invitando a una pausa di riflessione. **I lavori per completare i terminal, tuttavia, sono proseguiti.** Nel 2013 arriveranno le prime navi nel terminal di Rwg e nel 2014 in quello di Apm Terminals. «È Improbabile - scrive e si augura l'Authority - che il ricorso venga accolto».

Alberto Ghiara

Hapag-Lloyd annuncia un General Rate Increase di 1.000 dollari/teu per le spedizioni Far East - Nord Europa/Med

In programma anche l'introduzione di Peak Season Surcharge

~~inforMARE~~ Hapag-Lloyd ha annunciato oggi un aumento particolarmente consistente dei noli per le spedizioni containerizzate dall'Estremo Oriente al Nord Europa/Mediterraneo: dal prossimo 1° luglio la compagnia armatoriale tedesca applicherà un General Rate Increase (GRI) pari a 1.000 dollari per container da 20' (teu) per i trasporti marittimi dall'Asia orientale (escluso il Giappone) all'Europa settentrionale e al Mediterraneo.

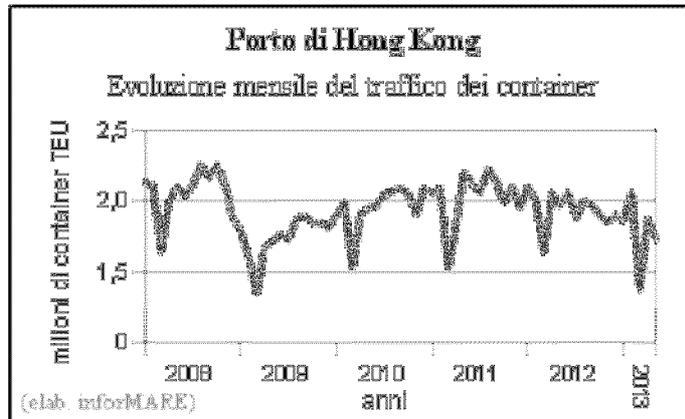
Inoltre dal 10 giugno al 31 agosto prossimi la compagnia di Amburgo applicherà un Peak Season Surcharge (PSS) per le spedizioni dall'Asia orientale (escluso il Giappone) al Mediterraneo pari a 650 dollari per teu. Dal 1° agosto al 30 settembre prossimi la compagnia applicherà anche un PSS di 500 dollari per teu per le spedizioni dall'Asia orientale (escluso il Giappone) al Nord Europa. ~~(inforMARE)~~

Ad aprile il traffico dei container nel porto di Hong Kong è diminuito del 12,2%

Nel primo quadrimestre del 2013 la flessione è stata dell'8,1%

informARE - Lo scorso mese il traffico dei container movimentato dal porto di Hong Kong ha registrato nuovamente un consistente calo essendo ammontato a 1.734.000 teu, con una diminuzione del 12,2% rispetto a 1.976.000 teu totalizzati nell'aprile 2012.

Nel primo quadrimestre del 2013 lo scalo asiatico ha movimentato complessivamente 7.053.000 teu, con una flessione dell'8,1% rispetto a 7.672.000 teu nei primi quattro mesi dello scorso anno.



Ad Evergreen Line il premio del miglior servizio transpacifico

18 maggio 2013

La compagnia di Taiwan ha vinto su undici competitori – I criteri della selezione operata da “Cargonews Asia”- Molta importanza alla soddisfazione dei clienti

TAIPEI – La compagnia globale Evergreen Line è stata premiata come migliore nel servizio transpacifico da “Cargonews Asia” nell’ambito delle premiazioni per il 27° AFSCA (Annual Asian Freight & Supply Chain Awards) organizzato dall’importante pubblicazione specializzata. La cerimonia si è svolta al Conrad Beijing ed Evergreen è risultata vincitrice della competizione tra 11 delle più importanti compagnie che operano nella rotta transpacifico.

I criteri per la valutazione sono, come ogni anno, il mantenimento integrale dello Schedule, l’effettiva e facile utilizzazione dei suoi sistemi anche informatici a servizio dei clienti e la disponibilità di porti e di destinazioni per specifiche richieste delle spedizioni.

Evergreen opera 14 servizi transpacifici, offrendo una copertura completa dei principali porti sia in Asia che nel Nord America. La compagnia è stata riconosciuta per l’eccellenza in molti confronti e più di recente per la sua classificazione al top delle performance assolute e delle consultazioni sui cambi di schedule nella pubblicazione di febbraio scorso del “CI’s Asian Shipper Sentiment Survey”.

Evergreen è risultata vincitrice dell’AFSCA confermandosi quindi – dice la stessa “Cargonews Asia” – al top della qualità del servizio anche come innovazione, relazioni del proprio management con i clienti e affidabilità, tutti risultati che confermano l’impegno della compagnia a migliorare costantemente la propria offerta.