



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

11 GIUGNO 2013

Monaco ombelico d'Europa: le merci passano da qua

Il Transport Logistic tedesco, giunto alla 14ma edizione, si conferma la kermesse clou di settore nel Vecchio Continente. Tutti i protagonisti e gli eventi della settimana in Baviera

dal nostro inviato

Monaco (Germania) - Mezza Italia portuale, marittima, ferroviaria e interportuale sale, metaforicamente con ogni mezzo, in Baviera, per mettersi in vetrina in quella che è unanimemente riconosciuta per il settore dei trasporti e della logistica come la kermesse mondiale non solo dell'anno, giacché la cadenza del Transport & Logistic è notoriamente biennale (negli anni pari l'evento si svolge in Cina).

Una sorta di Campionato Europeo, appuntamento clou cui tutti vogliono presentarsi non solo con l'abito buono, ma anche in una forma apprezzabile, di fronte ad una platea che più internazionale non potrebbe essere.

È anche qui che si giocano le partite della competitività, e dunque questa edizione 2013 parla molto tricolore, come sempre, sebbene la presenza italiana sia commisurata a quella di tanti altri paesi del Vecchio Continente, perché praticamente ogni nazione - come si addice ad una vera manifestazione in cui è in gioco la supremazia a livello internazionale - schiera la propria squadra.

Una partecipazione che potrebbe anche essere, peraltro, l'ultima in forma cospicua per quanto riguarda gli operatori istituzionali delle banchine, se è vero che l'ennesimo scellerato provvedimento ministeriale narra di una circolare a firma di Cosimo Caliendo - funzionario storico nel dicastero qualunque siano state le sue denominazioni a cavallo dei due secoli - che vuole dare un ulteriore giro di vite alle spese (già fortemente compresse negli

ultimi tempi) destinate ad alimentare il marketing internazionale.

In buona sostanza i soloni romani vogliono mimimizzare le spese effettuate all'estero per la promozione dei porti. Come se la concorrenza in un settore per definizione internazionale come questo si giocasse tra scali limitrofi e non a livello transnazionale e spesso anche transcontinentale.

Un assoluto nonsense contro cui, inevitabilmente, si scagliano tutti i rappresentanti degli enti portuali, tanto che i delegati di Assoporti proprio qui in Baviera hanno tenuto un'assemblea straordinaria per discutere la 'rispostina'

da mandare al ministero.

La sciagurata misura ministeriale è piombata quasi come un fulmine a ciel sereno sulla portualità nazionale, lesta peraltro a riorganizzare le contromisure; un fronte così compatto tra autorità portuali, spesso impegnate a litigare per la ripartizione di quei pochi fondi che giungono da Roma, raramente si era visto negli ultimi tempi.

Di questo ennesimo episodio di mala amministrazione della *res portualis* questi stessi rappresentanti avremo probabile occasione di dibattere ancora nel giro di una decina di giorni solamente, questa volta sul suolo nazionale.

È infatti confermata, anche se per il momento l'invito a partecipare non è stato diffuso a tutti, una manifestazione di cui si vociferava da tempo, etichettata come la 'Cernobbio' del Mare; come noto, il Workshop Ambrosetti è un forum economico internazionale che si tiene ogni anno dal 1975 nella prima settimana di settembre nella celebre Villa d'Este, sul Lago di Como.

Un convegno a vasta e qualificata partecipazione, organizzato il 18 giugno al Museo Maxxi capitolino da quella sorta di 'cenacolo manageriale' che è la European House Ambrosetti, di cui sono sponsor appunto Assoporti e le due federazioni nazionali degli spedizionieri e degli agenti marittimi; non a caso il giorno precedente si svolgerà, ma in forma privata contrariamente a quanto di abitudine, proprio l'assemblea annuale di Federagenti.

Tridente ligure a una sola punta: Genova all'attacco

Tornando a respirare aria internazionale, la quattro giorni bavarese - dove gli espositori esibiscono le proprie virtù in ben otto fitti padiglioni, oltre ad un'ampia area all'aperto per mostrare locomotori e carri ferroviari all'ultima moda, autocarri, container e mezzi di sollevamento stato dell'arte - ha visto anche una densa serie di appuntamenti tenuti sia all'interno degli stessi stand sia presso le sale di conferenza.

Come di consueto il tridente ligure ha effettuato una presentazione istituzionale che, senza mai eccellere né per originalità né per diffusione di notizie roboanti,

quantomeno ha il merito di fungere da catalizzatore del giorno per l'Italia dei trasporti in trasferta, poiché nello stand 'al pesto' (arredato di tanti mazzi di profumato basilico) di LPA Ligurian Ports Alliance, oltre ovviamente a quelle dei relatori Lorenzo Forcieri (presidente

dell'associazione di intenti), Luigi Merlo e Gian Luigi Miazza, si sono notate le presenze di altri colleghi di autorità portuali: Grimaldi (Gioia Tauro), Mariam (Bari), Massidda (Cagliari), Prete (Taranto), Messineo (Marina di Carrara). La news del giorno proviene dalla Lanterna: il presidente del porto di Genova ha annunciato la partenza (non falsa) del grandioso progetto della nuova diga foranea, intervento prioritario del piano di sviluppo accelerato - purtroppo - dalla tragedia del 7 maggio alla Torre dei Piloti genovesi.

Uno sforzo davvero notevole - l'opera costerà 1 miliardo di euro e sarà realizzata in 5 anni a partire dal primo colpo di piccone, e il presidente è fiducioso di poter concludere l'iter propiziatorio già entro la fine di quest'anno, giacché la sua necessità è fortemente condivisa dall'intera comunità portuale - che

vivrà di vita propria, rispetto al Master Plan portuale, in virtù di uno stralcio progettuale agevolato per metter fine ad una situazione che, se non ci fossero stati dei morti, sarebbe comica, quale quella del porto che si vanta di essere il maggiore del Mediterraneo ma che ha una sola via di accesso per le navi in quanto l'altra è perennemente insabbiata anche dalle pastoie burocratiche. Quello che non mancherà sarà certamente il materiale di risulta, perché lo smarino proveniente dai lavori del Terzo Valico già di per sé sembrano sufficienti, un po' meno certa, ovviamente in questa fase iniziale, è la copertura finanziaria.

Con lo spostamento di mezzo chilometro a mare della nuova diga foranea prenderà così corpo concretamente il Piano Regolatore Portuale, illustrato da Merlo tracciando le linee guida di un piano che da oggi al 2030 cambierà profondamente

il volto dello scalo di Genova e che in quindici anni porterà la capacità nominale di movimentazione ad oltre 5 milioni di teu. L'intervento prioritario di adeguarsi ai nuovi standard imposti dalla crescita del naviglio commerciale è propedeutico alle altre opere; la nuova barriera verrà realizzata ad una profondità di circa 40 metri. Le linee guida del piano regolatore portuale saranno portate in approvazione in Comitato Portuale entro il mese di luglio, per poi avviare un confronto con le realtà locali.

Nel suo discorso di apertura, Forcieri aveva sottolineato come il sistema dei porti liguri sia un valido competitor rispetto a quelli del Nord Europa per servire, oltre i mercati del centro-nord Italia, anche quelli di Svizzera, Austria e Germania meridionale, con risparmi di tempo nel trasferimento delle merci, un minore impatto ambientale ed un

vantaggio economico.

I tre presidenti sono poi scesi nei dettagli, illustrando le rispettive potenzialità e investimenti in infrastrutture che implementeranno notevolmente le performance dei tre scali liguri.

Savona ha presentato l'evoluzione del cantiere relativo alla piattaforma multipurpose che sarà gestito dal gruppo danese APM-Maersk nella rada di Vado Ligure, giunta in un anno al 12% dei lavori previsti con previsione di arrivare al 20% nel corso di quest'anno. Altri progetti in fase di completamento riguardano il nuovo terminal crociere di Costa, i terminal dedicati alle rinfuse liquide del Bit e di Depositi Costieri e le prospettive del settore ro-ro e merci convenzionali.

Già detto della Superba, il porto della Spezia, che da tempo accoglie le portacontainer da 14.000 TEUs, ha ampliato la propria valenza al settore di container, con la tempestiva realizzazione

di una nuova banchina e un nuovo terminal adatti al business delle crociere; un discorso su cui Forcieri ha dirottato l'attenzione dell'uditorio.

Trieste & C. aficionados della Baviera

Molto pragmatico e incisivo l'incontro organizzato presso l'articolato stand della Regione Friuli Venezia Giulia, improntato ad un approccio assai concreto, parametrando su una scala temporale quanto illustrato 'sulla carta'. In altre parole, progetti affrescati oggi sono da un lato la conferma di quanto annunciato che si sarebbe fatto due anni prima - dunque una verifica circa la veridicità di quanto promesso nell'edizione 2011 della fiera

- dall'altro costituiscono un impegno con l'uditorio a venire a vedere se nel 2015 i progetti oggi in corso saranno

effettivamente concretizzati.

A questo proposito, mentre in Germania gli operatori giuliani facevano vetrina, in Italia il Comitato Portuale di Trieste chiedeva al Governo di sbloccare i 32 milioni stanziati dal CIPE per realizzare la piattaforma logistica (stanziati dal precedente ministro dei Trasporti, Corrado Passera, e già approvati dal CIPE; ma manca il decreto interministeriale per l'effettiva assegnazione) nonché il finanziamento di 180 milioni per il secondo stralcio dell'opera, senza il quale non si può completare la procedura di gara (quindi già rinviando al 30 ottobre il termine della presentazione delle offerte); il pressing di Marina Monassi ha comotati tutti 'rosa' in quanto condiviso dal nuovo presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani.

A Monaco la logistica giuliana è stata protagonista di un incontro con uno slogan di impatto: 'Il sistema intermodale del Friuli Venezia Giulia nel cuore dell'Europa'. Il seminario coordinato da Aries - Camera di Commercio di Trieste, e promosso dalla Regione, ha visto la partecipazione di Autorità Portuale di Trieste, Associazione Spedizionieri, Interporto di Cervignano, Inrail Spa, Interporto-Centro Ingresso di Pordenone, Porto di Monfalcone, Porto Nogaro, Samer & Co, SDAG Spa, Alpe Adria, Terminal Ferneti e Trieste Marine Terminal.

Si è così rinnovato un finanziamento sull'asse Trieste-Monaco che dura ormai da tanti anni, con soddisfazione reciproca. "L'ultima volta a Transport Logistic avevamo preso impegni per maggiori servizi oceanici e ferroviari e una migliore qualità dei servizi al terminal contenitori. In effetti oggi offriamo due servizi oceanici alla settimana (quelli di MSC e Evergreen, come testimoniato dai loro stessi agenti, ndr) e maggiori collegamenti su rotaia anche con Rail Cargo Austria, che ha scalzato il monopolio di Trenitalia: ogni settimana 5 sono i treni su Monaco, 2 su Ulm e Giengen, 5 per tutte le destinazioni austriache, non solo con RCA ma anche con Alpe Adria. Siamo competitivi nei costi e affidabili e abbiamo un nuovo parco ferroviario sul lato nord del Molo VII con capacità di 11 mila treni annui, e infine performance migliorate coi dipendenti diretti passati dai 3 del 2004 ai 160 odierni, cui aggiungere 85 dipendenti della cooperativa Delta Uno" ha chiarito Fabrizio Zerbini, presidente di TMT.

Proprio Alpe Adria ha colto l'occasione

per annunciare di avere consolidato l'accordo avviato lo scorso autunno in via sperimentale con i lussemburghesi di CFL Cargo: oggi il servizio punta a 5 treni programmati di andata e ritorno settimanali da Trieste a Bettembourg (Lussemburgo), ma in futuro potrebbe anche raddoppiare, mentre sono in corso contatti per il lancio di nuovi servizi per i mercati verso Rep. Ceca e Slovacchia, ma soprattutto lungo la direttrice del Corridoio Baltico-Adriatico sulla relazione Rostock-Trieste. "Col ministro delle Infrastrutture del Magdeburgo, Volcker Schlotmann, abbiamo tracciato un percorso condiviso di azione promozionale da realizzare in breve" ha commentato l'Amministratore Delegato di Alpe Adria, Antonio Gurrieri. Ma l'area friuliana e giuliana non significa solo banchine e rotaie, bensì un nutrito sistema interportuale. SDAG, società di gestione dell'autoporto e della stazione confinaria con la Slovenia di proprietà integrale della Città di Gorizia, che ha appena rimosso i vertici aziendali con la doppia nomina del Presidente Giampaolo Ristits e dell'Amministratore Delegato Alberto Naldini, ha pronti in cassa alcuni colpi per mantenere quel traffico che prima era obbligato, per questioni doganali di border-crossing, a sostare, e che invece ora va attratto con l'offerta di servizi ad alto valore aggiunto; il che passa anche attraverso il superamento di un antagonismo con il dirimpettaio sloveno. "L'idea è quella di mettere a disposizione un sistema collocato sul confine che copre una superficie complessiva di 600.000 mq, ed è in grado di ospitare

un segmento di mercato in forte crescita come il settore ortofrutticolo nel Polo del Freddo, attraverso il potenziamento delle celle frigorifere già esistenti e un incremento sia di quelle in Bassa Temperatura che a Temperatura Normale" spiegano all'unisono i due nuovi timonieri goriziani.

Non da meno di SDAG è l'Autoporto di Ferneti, che da luglio 2012 ha istituito un particolare servizio per i mezzi diretti

in Turchia via mare dal porto di Trieste. "Entrando nel terminal, l'autista compila un documento i cui dati, dopo pochi minuti necessari al mezzo stesso per compiere un percorso riservato, vengono trasmessi per via telematica ai terminalisti del punto franco nuovo; da qui parte un segnale che autorizza l'autista a scendere verso il porto o rimanda questa operazione ad un altro momento in cui l'area sarà libera" informa il Presidente Giorgio Maranzana, ricordando come al 31 dicembre 2012 già 40.254 autisti abbiano potuto usufruire di questo sistema.

E inoltre dallo scorso febbraio Terminal Ferneti, in collaborazione con Alpe Adria, ha avviato un servizio di autostrada viaggiante per gli autotreni turchi diretti a Salisburgo di cui, al 30 aprile, in soli due mesi e mezzo, avevano beneficiato già 5.510 autisti coi relativi mezzi.

Mentre non si hanno novità sostanziali da quello di Cervignano, anche l'Interporto di Pordenone annuncia grosse cose: dal 2015 le merci al Centro Ingresso

viaggeranno anche su rotaia. "Presto verrà data una decisa accelerata all'accordo di programma tra la struttura pordenonese e RFI Rete Ferroviaria Italiana così da formalizzare la sottoscrizione di un accordo che permetterà l'avvio dei lavori dal 2014 e il movimento dei primi treni a partire dall'anno successivo" ha affermato il Presidente di Interporto Pordenone, Giuseppe Bortolussi. "Stiamo mettendo a punto lo sviluppo della ferrovia, accanto al tradizionale settore dell'autotrasporto; una svolta intermodale cui hanno già dimostrato interesse grandi industrie

della Destra Tagliamento quali Electrolux ad esempio; tutte aziende intenzionate a spostare nell'interporto la spedizione su rotaia attualmente compiuta in casa".

Ma c'è di più: "Stiamo studiando la possibilità di avviare un Corridoio Serbo grazie all'impegno di Finest; durante la fiera abbiamo avviato contatti con alcuni imprenditori del Nord Est per la gestione del traffico intermodale attraverso una joint venture italo-serba" ha aggiunto Bortolussi.

Infine anche Samer Shipping e Rail Cargo Austria hanno annunciato l'avvio da luglio di un nuovo collegamento intermodale per semirimorchi tra Riva Traiana e lo scalo austriaco di Wels. La relazione è realizzata in collaborazione con Rail Cargo Austria e collegata all'autostrada del mare della compagnia turca UN, che sbarca nel porto giuliano i semirimorchi provenienti dalla Turchia, ma è aperto anche ad altri operatori. Il convoglio potrà caricare 33 semirimorchi di ogni tipo ed avrà una frequenza trisettimanale, con partenze da Trieste il mercoledì, il venerdì e la domenica. "Il nostro obiettivo è arrivare il prossimo settembre-ottobre a una frequenza quotidiana e muovere dal Molo V anche un treno al giorno per container da 45 piedi e tre convogli settimanali per tank container da 20 piedi" ha spiegato Enrico Samer, titolare dell'agenzia Samer Shipping.

Sull'asse italo-teutonico corre la logistica

Rimovendo un appuntamento che non ha

soluzioni di continuità neanche nell'anno pari, 'vuoto' di Transport Logistic, la Camera di Commercio Italiana a Monaco ha organizzato un incontro alla presenza di Filippo Scammacca del Murgo, Console Generale d'Italia, che voleva toccare temi come: il sistema di Governance per

lo sviluppo dei corridoi multimodali; gli investimenti nei principali poli logistici all'interno dei corridoi e possibili partnership italo-tedesche; le reti TEN e l'impatto sui sistemi economici regionali. Denso il quadro dei relatori italiani: Luigi Merlo, Presidente di Assoporti; Claudia Marcolin, neo segretario generale che ha sostituito il Presidente dell'AP di Venezia, Paolo Costa; Lorenzo Forcieri, nella sua veste di Presidente di LPA Ligurian Ports Alliance; Sergio Prete, Presidente AP di Taranto; Alessandro Ricci, Presidente Interporto di Bologna; Maurizio Maresca, Università di Udine, a tirare le somme.

Di spicco, fra tutte, la posizione espressa da Merlo: "In sintesi, in Italia manca clamorosamente una politica dei trasporti, una regia che assegni i diversi compiti, perché non tutti (i porti) possono fare tutto (qualunque tipo di traffico). È necessario procedere a un profondo cambiamento della politica portuale per far sì che si possa costruire un rapporto solido tra i due Paesi, attraverso una modifica dei vecchi schemi, partendo da un comune indirizzo dell'Unione Europea e passando dai rispettivi Governi nazionali".

Lo ha ribadito nella sua chiusura anche Maresca, che in secondo luogo ha annotato un'altra grave pecca: "la mancanza di una relazione forte e strategica con gli operatori che hanno il traffico, i global carrier; altrimenti si continua con traffici risibili e quei pochi che abbiamo sono quasi tutti affluenti a Trieste. Il che vuol dire anche, tradotto diversamente, fare un terminal col consenso del vettore che lo utilizzerà, altrimenti si rischia la classica cattedrale nel deserto. Dunque non si deve costruire a vuoto, senza la sicurezza del traffico, il che vuol dire anche la garanzia della finanza. Questa, a mio avviso, è una novità nel modo di ragionare" ha osservato l'ex Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste, ricordando proprio come "il progetto di Monfalcone della Maersk è fallito perché non c'era questo approccio".

Lo stesso Merlo, parlando dei rapporti fra Italia e Germania, aveva invocato la necessità di una forte collaborazione, con basi nuove e un solido approccio europeo. "Occorre tenere presente quali siano le necessità del mercato e delle merci, e come affrontare il nodo delle infrastrutture, introducendo una politica complessiva dei porti e dei trasporti. È

importante procedere all'emanazione del Regolamento dell'Unione Europea sui Porti, per il quale lavoriamo con attenzione, poiché siamo convinti che soltanto con regole certe e comuni si possa veramente creare opportunità di crescita. Infine, è doverosa un'accelerazione delle Reti Ten-T in modo che l'Italia possa pienamente offrire alla Germania la sua naturale vocazione all'interno del Mediterraneo, soprattutto nelle relazioni con l'Africa" ha dichiarato il Presidente (uscente) di Assoporti.

Su una posizione analoga a quella di Maresca si era in precedenza espresso Forcieri: "Le risorse sono limitate, non c'è più spazio per opere faraoniche

finanziate con soldi pubblici. I fondi disponibili devono essere destinati a interventi essenziali, dragaggi e opere di grande infrastrutturazione, mentre le banchine devono essere realizzate con l'intervento dei privati. Soltanto così avremo la garanzia della loro utilità (così è avvenuto alla Spezia, per esempio). Solo così, insieme all'effettiva autonomia finanziaria, potremmo rilanciare il sistema portuale, come traino per la ripresa del Paese".

Dal suo canto l'Avv. Prete ha aggiunto l'obbligo di "colmare le differenze coi sistemi portuali del Nord Europa non solo con il necessario adeguamento infrastrutturale, ma anche attraverso una significativa modifica della normativa portuale italiana e una maggiore efficienza dell'intermodalità e della logistica. L'Italia può svolgere un ruolo chiave quale piattaforma tra il Mediterraneo e il mercato dell'UE, ponendosi quale attore privilegiato nei confronti dei nuovi mercati in via di sviluppo (Nord Africa e Balcani)."

Scali NAPA: Doppia presenza giuliana, melium abundare...

Il porto di Trieste a Monaco aveva un doppio stand: oltre a quello presso la Regione Friuli Venezia Giulia, anche uno dei quattro 'triangoli' in cui era stato spartito il quadrato del NAPA North Adriatic Ports Association, orfano di Ravenna (presente a sua volta nello stand della Regione Emilia Romagna), e rappresentato, oltre che dallo scalo

giuliano, anche da Venezia, Koper e Rijeka. D'altronde fin dalla fondazione nel 2010, i porti NAPA hanno scelto di partecipare a numerose fiere del settore logistico e dei trasporti nel mondo, con l'obiettivo di promuovere l'Alto Adriatico quale gateway per la gestione dei flussi di merce destinati ai mercati europei. Malgrado il difficile momento economico generale, i quattro porti Napa hanno movimentato nel 2012 oltre 101 milioni di tonnellate di merce, tra cui 1,5 milioni di TEUs.

La Puglia prova ad armonizzare le procedure doganali del Sud Europa

Armonizzare le dogane nel Sud Est Europa, con particolare riferimento alla materia dei processi doganali elettronici, era l'intento enunciato nell'ambito del workshop organizzato dall'Autorità Portuale del Levante e dalla Regione Puglia (Assessorato ai Trasporti e Mobilità) con Frank Janssens, della Commissione Europea, e i rappresentanti di 13 Agenzie nazionali delle Dogane provenienti da Italia, Serbia, Albania, Croazia, Ucraina, Bulgaria, Grecia, Romania, Ungheria, Slovacchia, Austria, Montenegro e Slovenia insieme ai partner del progetto strategico ADB Multiplatform del Programma SEE. Scopo del workshop era porre una base di partenza per la proposizione di un Paper Position da indirizzare alla Commissione Europea ed ai Governi

nazionali. "L'Autorità Portuale intende attuare con lo strumento del workshop transazionale quel ruolo di coordinamento istituzionale necessario alla vita del porto e del sistema del trasporto e della logistica per sostenere l'import ed export delle produzioni pugliesi ed internazionali" ha chiarito il presidente dell'AP del Levante Francesco Mariani.

Tuscan Port Authorities: interessi mondiali convergono su Livorno

La trasferta tedesca ha permesso agli scali toscani di promuovere il sistema portuale regionale ed esplorare nuove opportunità commerciali sotto l'egida di Toscana Promozione; le tre Autorità Portuali di Livorno, Piombino e Marina di Carrara si sono presentate sotto la bandiera della Tuscan Port Authorities, l'associazione nata con l'obiettivo di fare massa e proporsi con maggiore

forza in ambiti nazionali e internazionali. E a Monaco sono giunte concrete manifestazioni di interesse: la Doosan, società coreana leader dell'automotive, avrebbe espresso l'intenzione di fare di Livorno la propria base per lo stoccaggio dei mezzi industriali, mentre BMW avrebbe individuato nello scalo labronico il punto di contatto per raggiungere i mercati del Nord Africa. Interesse per il porto livornese anche da parte dell'Alco Group, società belga specializzata nella produzione dell'etanolo, e di DB Schenker, che valuta l'opzione di puntare sulla Toscana per raggiungere il mercato del Centro-Italia, sfruttando l'asse strategico che lega lo scalo all'Interporto

di Bologna. Dal suo canto Francesco Messineo, Presidente dell'Autorità Portuale di Marina di Carrara, ha reso noto che procede per il verso giusto il progetto di waterfront (grazie al quale una zona di parco lamiere degli NCA verrà restituita alla città) che poggia su un allargamento del bacino portuale verso il Comune di Massa e l'allungamento della diga foranea che renderà disponibile una banchina in più, la Taliercio, sulla quale esercitare l'attività delle crociere. La prima fase riguarda un investimento da 10 milioni di euro, il cui finanziamento è già disponibile, mentre la seconda parte, più ambiziosa, vale 25 milioni.

Intanto è in partenza il nuovo Piano Regolatore Portuale, il cui obiettivo è l'adozione entro l'estate.

Cuore emiliano romagnolo

Si sono radunati presso lo stand della Regione Emilia-Romagna intorno all'Autorità Portuale di Ravenna - ancora raggiante per la recente registrazione della Delibera del CIPE, da parte della Corte dei Conti, che assegna al porto romagnolo 60 milioni di euro per la realizzazione

le società rappresentate dai rispettivi manager, inclusi il Presidente di Interporto Bologna, Alessandro Ricci, l'Amministratore Delegato di Dinazzano Po, Giuseppe Davoli, e il Responsabile Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi Mobilità della Regione Emilia-Romagna, Paolo Ferrecchi.

Il Resto d'Italia: All in one!

Le autorità portuali italiane non facenti parte di sistemi regionali (nazionali o

transnazionali) erano radunate nello stand di Assoporti, all'insegna del significativo slogan *All in one!*

L'Autorità portuale di Gioia Tauro - presenti il presidente Giovanni Grimaldi e il segretario generale, Salvatore Silvestri - si è intrattenuto con alcuni operatori della logistica cinese, ai quali ha illustrato le prospettive di sviluppo dell'area portuale. I due manager hanno approfittato per annunciare alcuni termini della Conferenza internazionale che si terrà nel porto calabrese a fine giugno 'Global connectivity with the Mediterranean Basin', in collaborazione con la World Free Zone Convention (WFZC), nel corso della quale saranno messe a confronto esperienze di zone franche presenti in tutto il mondo; un evento prodromico a definire l'importanza strategica di istituire una Zona Economica Speciale a Gioia

Tauro per attirare investitori stranieri al fine di favorire la crescita delle attività commerciali e operative del porto e del suo retroporto.

Il porto di Napoli, nell'occasione rappresentato dal Segretario Generale, Emilio Squillante, ha enunciato contatti con gli operatori internazionali del settore; ha suscitato particolare interesse il futuro ruolo della Darsena di Levante. Al termine dei lavori di costruzione, attualmente in corso e a pieno regime, la capacità di stoccaggio e movimentazione sarà praticamente raddoppiata: in tre anni sarà possibile movimentare oltre 1 milione di teus, per proporsi come scalo

di riferimento per il Sud Italia sia come gateway sia nel transhipment.

Gli altri porti rappresentati erano quelli di Civitavecchia, Salerno, Palermo, Taranto, Augusta, Ancona.

In stand separati anche porti minori retti da Aziende Speciali come quello di Chioggia, oltre ai già citati Monfalcone e Nogaro.

Un brindisi tra colleghi coniugi allo stand di Contship Italia-Eurogate

Non poteva mancare anche quest'anno il tradizionale brindisi allo stand di Contship Italia-Eurogate, nel corso del quale i colleghi (nonché coniugi) Thomas Eckelmam e Cecilia Battistello hanno incontrato colleghi e operatori (terminalisti ed enti portuali) degli scali in cui si dipana il network tedesco: da Gioia Tauro a La Spezia, da Cagliari a Ravenna, da Salerno a Lisbona, da Amburgo a Brema, da Tangeri a Wilhelmshaven e

Usluga.

Interporti in mostra

Da Mosca a Monaco. Di rientro da Transrussia 2013, Alessandro Ricci, Presidente della società di gestione del nodo interportuale di Bologna, non ha mancato l'appuntamento bavarese, in coerenza con una strategia che fa dell'internazionalizzazione una linea

d'azione congruente con la sua natura vocazionale che lo porta ad essere un nodo di rilancio verso i mercati con cui l'Italia dialoga maggiormente da un punto di vista commerciale. L'interporto petroniano sta vivendo in questi mesi un momento di grande visibilità a livello internazionale, per il cambiamento che presto interesserà la compagine societaria e che lo pone già adesso agli occhi degli esperti come un'infrastruttura estremamente appetibile per le performance che registra e per le prospettive di sviluppo.

Sempre dall'Emilia sono arrivati i due massimi rappresentanti del CEPIM di Parma, il Presidente Jonathan Marzani e l'Amministratore Delegato Luigi Capitani, che hanno annunciato l'avvenuta

elettrificazione dei binari dell'ultimo miglio - in realtà è un tratto di 5 km - il che ovviamente renderà più agevole lo svolgimento dell'intensa attività ferroviaria, che attualmente vede un traffico di 20 coppie di treni settimanali, tutti trazionati a cura di Trenitalia.

Interporto Padova Spa ha presentato la nuova attività di multimodal transport operator (MTO), illustrando anche il servizio Cityporto, una delle attività per le quali è conosciuto in tutta Europa. Nello stesso stand, condiviso coi patavini, erano anche i rappresentanti dell'Interporto di Verona Quadrante Europa - ZAI.

Tra i gestori di centri interportuali, erano presenti in Germania anche quelli del CIM di Novara, Sergio Bisagni e Umberto Roggerone e - secondo quanto da programma ufficiale - anche quelli dell'Interporto delle Puglie.

A.L.O.T.: il mare della Lombardia

Anche la Lombardia, pur essendo regione *land-locked*, è impegnata nel trasporto per vie d'acqua, naturalmente per vie fluviali.

A Monaco A.L.O.T. Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica, che agisce nel quadrante formato dalle province di Bergamo, Brescia, Cremona e Mantova, ha presentato, tramite il Direttore, Guido Piccoli, una

serie di progetti correlati - Sol, Empiric,

Epta, Rosee, See Mariner - inerenti tutti i temi relativi alla mobilità sostenibile, dallo sviluppo e promozione delle infrastrutture del territorio, all'impulso di nuove soluzioni di trasferimento modale, con lo scopo di rendere il sistema della logistica e dei trasporti più sostenibile, favorendo l'accessibilità, la funzionalità e la sicurezza sulle strade, indirizzando nuovi traffici sull'Est Lombardia e per la competitività del sistema produttivo.

Munich über alles

Con circa 2.800 espositori provenienti da 64 Paesi disseminati in 9 padiglioni tematici e 50.000 visitatori stimati, Transport Logistic di Monaco, giunta all'edizione numero quattordici, rappresenta senza dubbio il principale salone specializzato a livello europeo per la logistica, mobilità, IT e supply chain management; dunque un appuntamento d'obbligo per tutti coloro che operano nel settore internazionale.

La centralità della Germania nello scacchiere continentale è palese.

Con una forte struttura dell'industria vocata all'esportazione, il paese è uno dei principali centri della logistica internazionale posizionandosi in alto

nel ranking realizzato dalla World Bank secondo il Logistic Performance Index. La quota di mercato della Germania nel settore della logistica all'interno dei Paesi EU è del 25%. Oltre il 52% delle merci scambiate dalla Germania con il resto del mondo passano attraverso i porti tedeschi e le previsioni fino al 2020 indicano una crescita dei traffici attraverso questi porti che potrebbe arrivare al 7%. Con un fatturato annuale di 220 miliardi di Euro, la logistica rappresenta il secondo settore economico nel paese, occupando 2,8 milioni di lavoratori.

Tra i paesi espositori, in grande

evidenza, anche rispetto al passato, quelli dell'Europa Orientale; presente un pizzico di Turchia e quasi assente il Regno Unito, confinato nel suo splendido isolamento anche logistico.

La partecipazione italiana si è caratterizzata per la presenza di 84 espositori tra soggetti pubblici ed imprese private.

Per quanto concerne le categorie rappresentate, c'erano un po' tutte; dai porti di ogni dimensione, con colossi quali Amburgo, Brema, Rotterdam e Anversa, agli spedizionieri globali, da Dachser a Panalpina, passando per Kuehne + Nagel, Rhenus, DB Schenker, DSV, Militzer &

Munch, Gondrand ed Hellmann.

Il comparto ferroviario era presente sia a livello vettoriale - dalle ferrovie tedesche a quelle francesi, dalle italiane alle svizzere e tutte quelle dell'Est Europa, e tutti gli MTO (alcuni di essi sotto i cappelli di EIA European Intermodal Association e di Fermed) di carichi unitizzati e alla rinfusa liquida, solida e gassosa - sia come produttori di carri, locomotori e assali: Bombardier, Siemens, Vossloh, Ernewa, Wascosa, Greenbrier, Innofreight, Lucchini RS, ARS Altmann, Alstom, Legios, Astra Rail, Ambrogio, Hupac, Cemat, TX Logistik, Kombiverkehr, Geodis, Transfracht, GTS, Logtainer, Sogemar, Hannibal, Transwaggon, AAE, VTG - Transpetrol, BLS Cargo, Captrain, RTC Rail Traction

Company, Oceano, ERS Railways, Astra Rails, Shuttlewise, CFL Cargo, Crossrail, RCA Rail Cargo Austria, Lokomotion, Intermodal Trasporti, GATX, InRail,

Bertani, Flli Di Martino, Buzzatti, Ewals Cargo Care, Emons, Autamarocchi, Loxx, Alpe Adria, Transcontainer, EIA, Fermed, Lotras, On Rail

Il mondo del sollevamento ha visto colossi come Terex e Liebherr e operatori di nicchia come Terberg, Zephir, Gaussin, Mafi, Scheuerle, Kalmar, Konecranes, Sany, Kamag; quello dei costruttori di trailers e autocarri schierava DAF, MAN, Mercedes Benz, Renault Trucks, Iveco, Scania, Faymonville, Krone, Schmitz Cargobull, Wecon.

Di rilievo il padiglione dell'associazione International Tank Container Organisation, l'ITCO Village, che radunava tutte le società dedicate alla movimentazione di prodotti chimici

tramite tank container, come Bertschi, Hoyer, De Rijke, Singamas, RMS, Vos, Den Hartogh, Eurotainer, Interbulk.

Last but not least, le compagnie di navigazione di linea, a cominciare da un inedito stand giallo-nero di MSC; dalle tedesche Hapag Lloyd e Hamburg Sud, all'alfiere tricolore Grimaldi Group di Napoli e al gruppo omologo olandese Spliethoff, dalle greche Minoan, Anek e Superfast alle compagnie di feederaggio Samskip, Seago e Unifeeder, al gruppo esto-finnico Tallink-Silja Line.

Merlo (Assoporti): è doverosa un'accelerazione delle reti TEN-T

Forum sulla cooperazione italo-tedesca per lo sviluppo del Trans-European Transport Network

~~inforMARE~~ - «È doverosa un'accelerazione delle reti TEN-T in modo che l'Italia possa pienamente offrire alla Germania la sua naturale vocazione all'interno del Mediterraneo, soprattutto nelle relazioni con l'Africa». Lo ha sottolineato il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) e dell'Autorità Portuale di Genova, Luigi Merlo, a margine del forum "German-Italian cooperation for the development of the Trans-European Transport Networks" organizzato dalla Camera di Commercio Italo-Germanica e aperto con i saluti del console generale d'Italia Filippo Scammacca del Murgio e di alcuni rappresentanti della Camera e della Fiera che si è tenuto oggi nell'ambito della fiera Transport Logistic in svolgimento a Monaco di Baviera.

Partecipando al panel dedicato agli "Investimenti nei principali poli logistici all'interno dei corridoi e possibili partnership italo-tedesche", Merlo ha evidenziato la necessità di procedere ad un profondo cambiamento della politica portuale italiana per far sì che si possa costruire un rapporto solido tra i due Paesi, attraverso una modifica dei vecchi schemi, partendo da un comune indirizzo dell'Unione Europea e passando dai rispettivi governi nazionali.

«Puntiamo - ha detto Merlo - ad una forte collaborazione tra i due Paesi, con basi nuove ed un solido approccio europeo. Occorre tenere presente quali siano le necessità del mercato e delle merci, e come affrontare il nodo delle infrastrutture, introducendo una politica complessiva dei porti e dei trasporti. Inoltre, crediamo sia molto importante procedere all'emanazione del regolamento dell'Unione Europea sui porti, per il quale lavoriamo con attenzione e cura quotidianamente, poiché siamo convinti che soltanto con delle regole certe e comuni si possa veramente creare opportunità di crescita».

All'incontro hanno preso parte, tra gli altri, anche il segretario generale dell'Autorità Portuale di Venezia, Claudia Marcolin, il presidente di Ligurian Ports e dell'Autorità Portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri, e il presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, Sergio Prete. Condividendo le parole del presidente di Assoporti, Forcieri ha rilevato che «le risorse sono limitate» e che «non c'è più spazio per cattedrali nel deserto e opere faraoniche finanziate con soldi pubblici. I fondi disponibili - ha specificato Forcieri - devono essere destinati a interventi essenziali, come i dragaggi e le opere di grande infrastrutturazione, mentre le banchine devono essere realizzate con l'intervento dei privati. Soltanto così avremo la garanzia della loro utilità (così è avvenuto e sta avvenendo alla Spezia, per esempio). Con questo e con l'effettiva autonomia finanziaria, potremmo rilanciare il sistema portuale, come traino per la ripresa del Paese».

Anche il presidente dell'authority portuale di Taranto si è dichiarato d'accordo con la linea espressa da Merlo ed ha aggiunto che «occorre colmare le differenze con i sistemi portuali del Nord Europa non solo con il necessario adeguamento infrastrutturale, ma anche - ha precisato Sergio Prete - attraverso una significativa modifica della normativa portuale italiana

ed una maggiore efficienza dell'intermodalità e della logistica. L'Italia può svolgere un ruolo chiave quale piattaforma tra il Mediterraneo e il mercato dell'Unione, ponendosi quale attore privilegiato nei confronti dei nuovi mercati in via di sviluppo (Nord Africa e Balcani)».

A conclusione del forum Merlo ha ribadito quanto sia importante procedere ad un cambiamento della politica dei porti con una regia unica che tenga conto delle reali

potenzialità degli scali italiani nonché delle necessità del mercato, migliorando la filiera logistica complessiva. 

Assoporti: puntare a collaborazione italo-tedesca

Merlo, serve cambiamento politica portuale italiana

(ANSA) - GENOVA, 6 GIU - Un profondo cambiamento della politica portuale italiana per far sì che si possa costruire un rapporto solido tra Italia e Germania è stato sollecitato dal presidente di Assoporti Luigi Merlo in occasione di un forum organizzato dalla Camera di Commercio italo-tedesca durante la fiera **Transport&Logistic**, la più grande al mondo del settore trasporti e logistica, in corso a Monaco di Baviera. Un cambiamento, ha sottolineato Merlo, che dovrà procedere attraverso una modifica dei vecchi schemi, partendo da un comune indirizzo dell'Unione Europea e passando dai rispettivi Governi nazionali.

"Puntiamo ad una forte collaborazione tra i due Paesi, con basi nuove ed un solido approccio europeo - ha dichiarato il presidente di Assoporti -. Occorre tenere presente quali siano le necessità del mercato e delle merci, e come affrontare il nodo delle infrastrutture, introducendo una politica complessiva dei porti e dei trasporti. Inoltre, crediamo sia molto importante procedere all'emanazione del Regolamento dell'Unione Europea sui Porti, per il quale lavoriamo con attenzione e cura quotidianamente, poiché siamo convinti che soltanto con delle regole certe e comuni si possa veramente creare opportunità di crescita". Merlo ha poi definito "doverosa" un'accelerazione delle Reti Ten-T "in modo che l'Italia possa pienamente offrire alla Germania la sua naturale vocazione all'interno del Mediterraneo, soprattutto nelle relazioni con l'Africa".

In conclusione, Merlo ha sollecitato un cambiamento della politica dei porti con una regia unica che tenga conto delle reali potenzialità degli scali italiani nonché delle necessità del mercato, migliorando la filiera logistica complessiva.

Ancora impasse sui piani di sviluppo di Taranto

Il Gruppo Caramia (Consorzio Terminal Rinfuse e Italcave) respinge l'accordo proposto dall'Autorità Portuale finalizzato a sbloccare i programmi di potenziamento dello scalo

L'accordo predisposto dall'Autorità Portuale di Taranto per sbloccare lo stop ai propri programmi di sviluppo, imposto dall'accoglimento da parte del TAR di Lecce del ricorso presentato da Consorzio Terminal Rinfuse e Italcave avverso il mancato rinnovo della concessione in radice del Molo Polisettoriale (S2S n.19/2013), non risolverà, almeno per il momento, la situazione.

Le due società del Gruppo Caramia, infatti, non hanno sottoscritto l'intesa (che prevedeva uno spostamento dell'attività del Consorzio negli spazi occupati da Cementir, gruppo Caltagirone) e, con un documento inviato all'Authority a firma dell'amministratore delegato Gianni de Marzo e del legale Ernesto Sticchi Damiani, ne hanno spiegato le ragioni, lasciando tuttavia qualche spiraglio per i lavori programmati dall'AP e per un futuro accordo.

La premessa della nota spiega difatti che l'accordo proposto alle due società è "inconfidente nelle premesse, ove si assumono, infondatamente, effetti paralizzanti dell'ordinanza cautelare sui lavori nella loro complessiva dimensione territoriale". Cioè, Consorzio Terminal Rinfuse e Italcave, seppur "in via subordinata", rinunciano agli effetti dell'ordinanza che non tutelino direttamente un loro interesse, affinché l'Autorità portuale possa dare corso alle "attività necessarie a cantierizzare lavori che non incidano sull'attuale concessione del Consorzio". Insomma, tutto ciò che non ne tocca gli interessi, per i Caramia si può fare (l'ordinanza del TAR ha in effetti annullato, fra le altre cose, anche delibera del Comitato Portuale di adozione del programma triennale 2013-2015 delle opere pubbliche e il provvedimento adottato dal Commissario Straordinario del Porto per l'ammodernamento molo polisettoriale di

Taranto, S2S n.26/2012).

La seconda parte del documento, poi, passa in rassegna le motivazioni di rifiuto dell'accordo, lasciando intravedere un certo margine di trattativa. I rappresentanti del Gruppo Caramia criticano infatti sostanzialmente due aspetti della bozza d'intesa: i tempi stretti per aderirvi e l'impossibilità di ritoccare alcune parti. In particolare il biasimo si fonda sulla constatazione che l'accordo non recherebbe menzione

né delle condizioni a favore del Consorzio poste nel 1998 dall'Autorità Portuale al TCT in sede di rilascio della concessione né degli effetti di un atto del 2001 per la suddivisione dell'area portuale (quella da cui il Consorzio dovrebbe sgombrare per permettere lo sviluppo del terminal, condizione essenziale chiesta da TCT - Taranto Container Terminal per la propria permanenza a Taranto), il che viene ritenuto da Consorzio e Italcave un paradosso dal momento che il provvedimento del TAR si fonda proprio sulla violazione di questi due accordi.

Altri punti dolenti sono la mancata sottoscrizione dell'accordo da parte di TCT e l'assente individuazione di aree in concessione a carattere definitivo "idonee, in termini di metri lineari di accosto e di profondità dei fondali, a mantenere gli attuali traffici e a svilupparne di nuovi". Ulteriori rilievi, infine, riguardano incertezza temporale e vaghezza giuridica dell'accordo (compreso il ruolo di ILVA, ritenuto poco chiaro dai Caramia).

Tuttavia la chiusura non appare totale: la nota di Consorzio e Italcave, richiamando anche alcune osservazioni fatte dalle stesse Cementir e ILVA, lascia infatti intravedere nel finale una certa volontà di arrivare ad

un accordo per bypassare la devastante pronuncia del TAR di Lecce: "Si tratta di valutare e approfondire una serie di questioni che presuppongono la necessità di intavolare una trattativa plurilaterale con tutti i soggetti coinvolti e coinvolgibili, a seguito della quale definire gli obblighi e i diritti reciproci".

Appare perplesso tuttavia il presidente dell'Autorità Portuale Sergio Prete, dalle

cui parole sembra trasparire la convinzione che la bozza d'accordo fosse vantaggiosa anche per Consorzio e Italcave: "È stato respinto sia l'accordo approvato dal Comitato Portuale e sottoscritto da Regione Puglia, Comune di Taranto, AP, Cementir e ILVA (che prevedeva come destinazione finale la Calata IV in condivisione con Cementir -

con opere di adeguamento/consolidamento della banchina e ripristino dei fondali a carico di AP - e l'utilizzo del V Sporgente in concessione all'ILVA per l'ormeggio e le operazioni portuali), sia la successiva

ulteriore proposta di occupare anche oltre 10.000 metri quadrati in radice dello stesso V Sporgente per il deposito dei mezzi meccanici gommati e per l'eventuale area di cantiere". Da qui la decisione di proseguire con l'impugnativa del provvedimento del TAR: "L'Autorità Portuale, sperando in un tardivo ripensamento da parte del Consorzio, proseguirà l'azione giudiziale promossa dinanzi al Consiglio di Stato e adotterà tutti i necessari provvedimenti finalizzati alla tutela del superiore interesse pubblico, dei fondi stanziati per le indispensabili e urgenti opere di adeguamento infrastrutturale, dei livelli occupazionali e degli ambiziosi programmi di sviluppo del porto di Taranto".

Andrea Molzo

Ad aprile il traffico movimentato dal porto di Taranto è diminuito del 34,6%

Nel primo quadrimestre del 2013 la flessione è stata del 31,9%

~~inforMARE~~ - Lo scorso aprile il traffico delle merci movimentato dal porto di Taranto ha mostrato una contrazione del 34,6% scendendo a quasi 2,0 milioni di tonnellate rispetto ad oltre 3,0 milioni di tonnellate movimentate nell'aprile 2012. La flessione è stata determinata dalla ripresa del calo dei volumi di rinfuse secche e di merci varie dopo il rialzo registrato a marzo 2013.

Lo scorso aprile le rinfuse secche sono ammontate a 986mila tonnellate, in diminuzione del 43,5% sull'aprile 2012. Le merci varie si sono attestate complessivamente a 572mila tonnellate (-39,5%), di cui 90mila tonnellate di merci containerizzate (-47,6%) realizzate movimentando 16.810 container teu (-31,1%) e 482mila tonnellate di altre merci varie (-37,7%). Il volume di rinfuse liquide è cresciuto del 26,4% a 417mila tonnellate.

Nel primo quadrimestre del 2013 il porto pugliese ha movimentato un totale di oltre 8,2 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del 31,9% rispetto a 11,9 milioni di tonnellate nel periodo gennaio-aprile dello scorso anno. 

Sotto il Vesuvio i Propeller Clubs col vento in poppa

Successo della tredicesima convention nazionale a Napoli dove la sponda Nord del Mediterraneo chiama quella Sud a gettare un ponte economico e culturale verso il futuro

Napoli – Strabocca di soci giunti dai vari 'chapter' nazionali del Propeller Club – ma ci sono anche gli ambiziosi studenti dell'I.P.E. Istituto Per Ricerche Ed Attività Educative, convocati all'uopo per 'studiare' da vicino lo shipping – la suggestiva sala di Castel dell'Ovo, incapace

di contenere il numero di convenuti per questo appuntamento biennale di caratura nazionale.

Presenti, tra gli altri, alcuni presidenti o commissari di autorità portuali (Gioia Tauro, Savona, Taranto, Napoli e Salerno), armatori DOC (Paolo d'Amico, Mario Mattioli, Federico e Andrea Garolla, i coniugi Franco Visco e Maria Grazia Cafiero, Eugenio Scotto di Santolo, Salvatore Lauro, Alessandra e Manuela Bottighieri) ma anche quelli che lo sono, al limite come semplici azionisti, come 'seconda professione' complementare a quella primaria (come Bruno Castaldo, Fabrizio Vettosi, Umberto Masucci) oltre a collaudati shipmanager (Marcello Pica di V.Ships e Gian Enzo Duci di ESA-Norbulk Enterprise).

Per questa edizione partenopea, la tredicesima nella storia del 'Rotary del Mare', il convegno internazionale dall'allettante titolo "*Unity in diversity: the future cultural and economic bridge on the Mediterranean*" faceva seguito all'annuale assemblea di Federagenti, tenutasi il giorno precedente, un impegno che è stato assolto dagli agenti marittimi

in maniera routinaria, senza produrre particolari novità.

In mezzo alle quasi due centinaia di 'propellerimi', oltre a relatori dei paesi che si affacciano sul Mare Nostrum, c'era anche il tesoriere del Propeller di Ginevra - il presidente del chapter lemano Hubert Thyssen, atteso come restituzione della visita fatta da Masucci & C. lo scorso settembre, non ha potuto presenziare - a consolidare il gemellaggio cristallizzato tra Italia e Svizzera.

"Per questa tredicesima convention nazionale abbiamo scelto - come già si fece a Monfalcone nel 2003 - di mettere come focus del convegno il Nord Africa, perché è questo il nostro mercato di riferimento. Da Napoli le rive dei porti del Maghreb si possono raggiungere in appena 15 ore, mentre per il Far East

occorrono 21 giorni di navigazione; meglio guardare, con concretezza, a obiettivi certamente raggiungibili" ha esordito pragmaticamente il Presidente Umberto Masucci, abile tessitore della parte mattutina del consesso. "Il tema del convegno vuole unire le aree geografiche così come le generazioni, per cui abbiamo

inserito relatori giovani a fianco di personaggi di spicco del settore".

Un ruolo, quello del moderatore 'proattivo', che nella parte post-prandiale ha brillantemente ricoperto il Past President del Propeller Club napoletano, l'Avv. Bruno Castaldo (succeduto nella carica proprio da Masucci), che ha approfittato della ribalta, senza peraltro abusarne, per togliersi alcuni sassolini dalle scarpe piuttosto aguzzi.

"Quando ci siamo riuniti per tematizzare l'incontro, abbiamo cercato di dare risposta a una domanda precisa: si pensa di poter davvero costruire un ponte tra nord e sud del Mediterraneo? La risposta, palesemente, è stata negativa finora. Oggi manca qualunque progetto mediterraneo partecipato tra le due sponde, che invece

si possono e debbono incontrare nelle loro diversità, così da trovare una propria unità. La nostra generazione ha clamorosamente fallito in tale compito perché ha badato più a salvaguardare le identità delle due rive in maniera quasi pervicace. Ma non si può più tacere come a sud si stia formando una nuova generazione più moderna e aperta, dunque lasciamo spazio a questi giovani, è l'ora che cominci un nuovo ciclo. Senza questo 'ponte' di cui al titolo del

convegno, la centralità del Mediterraneo sarà solo una mera indicazione geografica" ha detto, in termini freddamente pacati, il legale partenopeo, prima di infervorarsi su una questione di stretta attualità "Rimango attonito e fortemente interdetto quando sento che 530 milioni di investimento già garantiti sono ora a rischio perché la politica ricatta gli imprenditori con una frase terribilmente intimidatoria, del

tipo: se non accettate un nefrologo come presidente di autorità portuale, non vedrete il becco di un quattrino".

In apertura, dopo i diversi saluti istituzionali portati da Maurizio Maddaloni (Camera di Commercio), Sergio Vetrella (Assessore Regionale ai Trasporti, in

vece dell'assente Governatore Stefano Caldoro) e del discusso Sindaco Luigi De Magistris - il quale ha riproposto dapprima la necessità dell'introduzione del metrò del mare, poi quell'altra di sbrigare in via definitiva l'annosa vicenda dell'accessibilità e fruibilità ai civili e alla popolazione del Molo San Vincenzo, e infine ha lanciato l'idea, invero un po' demagogica, di fare di Napoli la capitale (marittima) del Mediterraneo - era stata la volta di Alessandro Panaro di SRM e di Andreas Nigulis di Vector dare un dovizioso affresco di mercato, con analisi puntuali sui trend in corso e dati precisi sul peso attuale e potenziale della portualità mediterranea.

Il presidente ormai quasi uscente di Confindustria Paolo D'Amico ha letto la sua relazione senza invero entusiasmare per l'originalità dei contenuti espressi, sciorinando i dati, arcinoti, della Federazione del Mare, e toccando anche le tematiche portuali più attuali, tra cui l'agognata riforma della legge portuale; in

sintesi, il numero uno della Confindustria degli Armatori ha fatto poco più di una perorazione del cluster marittimo, esaminato rapidamente in tutte le proprie sfaccettature, in particolare spezzando una lancia a favore del diportismo, "che non deve essere considerato un'attività per soli ricchi e dunque non deve essere demonizzato e ghettizzato, lasciandone raccogliere le ricadute a francesi e spagnoli, alla faccia della nostra (una volta florida) industria nautica e delle numerose marine delle baie tricolori".

Dal suo canto il Presidente di Federagenti Michele Pappalardo, giocando in casa,

ha tenuto sempre la palla nella metà campo avversaria. "Il motto dell'UE è proprio 'Unity in Diversity', questa idea convegnistica di Masucci effettivamente si sposa benissimo con il Mediterraneo!"

Non potendo eludere la sua carica istituzionale, l'agente marittimo partenopeo ha fatto una rapida presentazione della propria federazione di categoria, anche a scopo di promemoria del responsabile di SRM, "che non sempre ci considera nelle proprie ricerche di mercato" ha detto - simpaticamente rimbrottando Panaro - Pappalardo: "Con 80 porti in Italia potremmo fare di più. Ma abbiamo degli evidenti gap di quattro ordini: burocratici, infrastrutturali, normativi e organizzativi.

Non rimuovendo questi, la strada per l'Italia marittimo-portuale è tutta in salita. La ricetta per risorgere? Procedere senza indugi verso l'informatizzazione dei porti, oggi ancora sperimentale e in pochi scali; adeguare le infrastrutture portuali alle richieste del mercato anche con partenariati pubblico/privati; rivedere la legge 84/94 coinvolgendo le categorie prima e durante il percorso parlamentare; razionalizzare gli interventi attorno ad una Cabina di regia evitando personalismi e campanilismi". Ultima annotazione di Pappalardo è stata quella relativa al potenziale inesplorato. "Se facciamo la fotografia delle posizioni navi in Mediterraneo in un qualunque momento, vediamo un clamoroso sbilanciamento verso le sponde settentrionali, dove si addensano tutte le navi; pensate se anche in Nord Africa ci fosse quello stesso numero di toccate quale traffico avremmo in Mediterraneo!"

Passando alle proslusioni estere, Mohammed Hassad, rappresentante di TMSA - l'agenzia governativa speciale di sviluppo del nuovo maxi porto di Tanger Med - neanche troppo involontariamente stuzzicato da una citazione letteraria di Masucci, che accomunava le bruttezze narrate di Civitavecchia a quelle, irraggiungibili, di Tangeri, ha magnificate le nuove virtù economiche e sociali del mega hub marocchino, al vertice di un'area industriale in grande fase di rilancio, che

comprende anche il distretto automotive guidato da Renault e la zona delle energie rinnovabili.

Ritorno nello Stivale con l'intervento del tarantino Sergio Prete, il quale ha ipotizzato uno scenario competitivo che individua un nuovo orientamento a diminuire il numero dei porti di transhipment nel Mediterraneo che potranno ospitare navi di grandi dimensioni, e quindi vedrà ridurre i traffici feeder affluenti i nostri porti. "Con Rotterdam, gigantesco porto di riferimento non solo per i Paesi Bassi ma anche per tutto il Nord Europa, dopo il protocollo

d'intesa firmato nei mesi scorsi, stiamo vivendo un'esperienza entusiasmante da un lato e mortificante dall'altro; abdicheremo a questo gemellaggio perché da noi non ci sono le condizioni organizzative sufficienti a stare al passo col porto olandese".

Prete ha chiesto di creare una maggior omogeneità tra porti mediterranei, cominciando con quelli che fanno capo all'UE per poi dialogare con quelli della sponda meridionale: "obiettivo comune è quello di intercettare traffici che altrimenti passano nel *Mare Nostrum* senza lasciare ricadute. Dunque, per usare uno slogan oggi molto utilizzato, competizione ma con cooperazione, ovvero la ormai famosa *co-petition*" ha aggiunto il numero uno del

porto jonico, "rammaricandosi del fatto

che si dia attenzione eccessiva al traffico container, un'osservazione fatta anche in sede istituzionale".

A proposito della questione del momento (S2S n. 19/2013), il ricorso presentato da Caramia per la mancata concessione al proprio Terminal Rinfuse, l'avvocato e docente tarantino ha anticipato la prossima auspicata conclusione positiva della questione che tiene in sospenso tutto lo sviluppo del porto pugliese. Sullo Jonio si confida infatti di poter trasformare il rischio di un blocco all'attività in una opportunità, assentendo quanto richiesto al

ricorrente, con un atto amministrativo che avrebbe un sapore transattivo, a tacitare la vertenza.

La chiusura di sessione è stata affidata a due voci autorevoli quali quelle delle amministrazioni in campo europeo e italiano.

L'avvenente funzionario di Bruxelles, Anita Vella, in rappresentanza della Commissione UE DG Mare, ha portato gli onori della sua Malta, che quest'anno - precisamente il 23 maggio, giorno prima della kermesse a Castel dell'Ovo - è stata sede dell' *European Maritime Day*.

Più incisivo, soprattutto per avere toccato temi purtroppo cari a tutti i convegnisti,

l'intervento di un funzionario di provata expertise che ormai dialoga da anni con gli operatori marittimi quale interlocutore ufficiale del Ministero come Enrico Pujia. "È paradossale e sintomatico il fatto che non si riesca a fare una riforma portuale. Non dico di arrivare ad avere 'addirittura' un Ministero del Mare, ma non disporre neppure di un Dipartimento Marittimo mi sembra assurdo, tanto più guardandoci intorno: basti pensare alla Grecia, che nel momento di massima crisi e accanita *spending review* ha ricostituito il Ministero della Marina Mercantile, e non certo per una scelta nostalgia" ha detto il funzionario di Roma, scatenando applausi a scena aperta, come con la successiva spietata critica a un provvedimento legislativo di recente emanazione non prodotto da tecnici del settore: "ma certe cose sarebbe meglio lasciarle fare a noi che magari ce ne intendiamo".

Il sempreverde Mariano Maresca, Presidente Onorario dei Clubs - nella circostanza protagonista di un gustoso siparietto in stile 'Caramba che sorpresa!' con l'ammiraglio Renato Ferraro - ha abbandonato uno scettro detenuto ininterrottamente dal 1986 a fine 2011. "Purtroppo hanno avuto l'ardire di rielegermi 10 volte" ha ricordato il fautore del famoso 'strappo', 27 anni fa, con il

Propeller Club of United States che aveva suscitato un certo stupore oltreoceano, per sottrarsi al gioco americano sotto forma di imposizione di una gabbella 'vuoto a perdere' mal digerita e soprattutto dell'obbligo di sottostare alle ferree e poco adattabili regole lobbistiche americane; mentre l'intenzione degli italiani che, con fare scismatico, fondarono il The International Propeller Clubs, con sede a Genova, era quello di creare un cenacolo culturale e occasione di *social networking*. A proposito di storia associativa, va ricordato che i 20 *chapter* italiani attuali (formati a partire dal primo nel 1990 a La Spezia e dall'ultimo nel 2011 a Mantova) si sono riuniti per la convention nazionale con cadenza annuale dal 1989 (Venezia) al 1991 (Genova), poi dilatata su base biennale dal 1993 (La Spezia) con la breve eccezione delle due edizioni triennali del 2006 (Gioia Tauro-Eolie) e 2009 (ancora Genova).

L'intervento di un manager di caratura mondiale attento ai flussi internazionali come Riccardo Fuochi, tre le altre cariche Vice Presidente di Fedespedi, è stato il giusto collante a saldare le due principali fasi del trasporto. "Il sistema marittimo deve alimentare la nostra industria e dunque comunicare più agevolmente con la logistica terrestre. Il paradosso è che

le merci sullo scacchiere internazionale si muovono da Nord verso Sud sull'asse europeo, raggiungendo dal Far East prima i porti del Nord Europa anziché passare dagli scali italiani. Una discrepanza vistosa e annosa che prima o poi dovremo cercare di risolvere". L'imprenditore ambrosiano ha poi anticipato il futuro dell'evento: "Ci stiano attivando per un evento in occasione di Expo 2015 a Milano dove vorremmo organizzare la convention nazionale del Propeller fra due anni, anche per sancire in maniera definitiva il matrimonio fra economia del mare ed economia terrestre". La ripresa dopo la pausa, malgrado lo stomaco pieno in virtù di un delizioso catering, non ha fatto scendere il livello delle prestazioni dei relatori, di tenore maggiormente accademico e istituzionale, con gli interventi dei due docenti dell'Università degli Studi di Napoli 'L'Orientale' Girolamo Imbruglia e Luigi Mascilli Migliorini, di Daniela Fara, Accademia Italiana Marina Mercantile e Wista Italia e Federico Maria Bega, Promos - Camera di Commercio di Milano. Apprezzato l'intervento del commercialista tunisino Mourad Fradi, Presidente Camera di Commercio ed Industria Tunisina

Italiana. "L'Italia è molto più naturale per noi come partner commerciale dell'Arabia Saudita, ad esempio. Le nostre nuove generazioni hanno tanta voglia di fare; ma è un peccato dovere assistere alla fuga reiterata dei nostri giovani cervelli verso nord, siamo consapevoli che una volta partiti difficilmente torneranno indietro. Il mio sogno? Quello di vedere una Bocconi in Tunisia così da poter trattenere le competenze formate nel nostro paese, che ha grande voglia di crescere".

La parola è poi brevemente passata a pillole offerte da altri due Presidenti di Propeller Clubs locali quali Simone Bassi di Ravenna e Renato Coroneo di Palermo "a testimonianza del radicamento territoriale del Propeller e delle idee che emergono dai nostri dibattiti" ha chiosato Masucci.

Il cappello conclusivo è spettato a Gian Enzo Duci, docente dell'Università di Genova e Presidente Assagenti di Genova, giustamente citato come emblema della parte migliore della nuova generazione di imprenditori marittimi, il quale - con la consueta competenza e umiltà che gli vengono unanimemente riconosciute - ha tirato le fila della importante giornata

di lavori, citando a paradigma l'opera letteraria di un autore croato che ha abilmente messo a fuoco contraddizioni e atout del Mediterraneo quale Pedrag Matvejevic, di cui una frase sembra calzare a pennello al tema del convegno: "Il Mediterraneo lo tradiamo accostandoci ad esso da punti di vista eurocentrici, che lo considerano esclusivamente come creazione latina, romana o romanza, osservandolo da un punto di vista panellenico, pan-arabo o pan-sionistico, giudicandolo dalla posizione di qualsivoglia particolarismo, etnico, religioso o politico. Qui popoli e razze per secoli hanno continuato a mescolarsi, fondersi e contrapporsi gli uni agli altri, come forse in nessun'altra regione del pianeta; ma si esagera evidenziando le loro convergenze e somiglianze e trascurando invece i loro antagonismi e le differenze. Il Mediterraneo non è solo geografia, non è solo storia, non è semplice appartenenza. Sul Mediterraneo è stata concepita l'Europa, ma il Mediterraneo non è mai stato solo Europa; ma Europa e Mediterraneo non possono essere l'uno senza l'altra."

Angelo Scorza

Porti: distretto nautico pugliese guarda alla Turchia

Incontro nell'ambito del Salone nautico di Publia

(ANSA) - BARI, 03 GIU - Aumenta il dialogo tra la Puglia e la Turchia grazie all'undicesima edizione del Salone nautico di Puglia (a Brindisi dal 29 maggio al 2 giugno).

In particolare "la piattaforma logistica pugliese come sistema funzionale allo sviluppo di partenariati tra Puglia e Turchia nel campo commerciale, produttivo, turistico, dell'innovazione e della ricerca" e' stata al centro di un incontro organizzato dal Distretto nautico pugliese nell'ambito dello Snim. Nell'incontro si e' parlato anche dell'Eurasia Boat Show, evento nautico turco al quale la Regione Puglia parteciperà nel febbraio 2014 con l'intento di dare continuita' alla relazione con la Turchia.

"La spinta data dalle Autorita' portuali di Bari e Taranto ad una piattaforma integrata dei porti di Puglia ci rende ottimisti - ha spiegato l'assessore regionale allo Sviluppo Economico Loredana Capone - sulla possibilita' di diventare veri attrattori nel Mediterraneo. La presenza della Turchia tra noi rappresenta un'opportunita' di dialogo ed un'occasione imperdibile per rafforzare gli scambi commerciali delle imprese di Puglia con un Paese strategico (nel 2012 le esportazioni pugliesi verso la Turchia hanno raggiunto un valore di quasi 340 milioni di euro, in crescita del 15,6% rispetto al 2011). La Turchia - ha aggiunto l'assessore - ha poi realizzato un piano operativo fino al 2023 fondato su istruzione, ricerca e innovazione tecnologica: in Puglia abbiamo sei distretti tecnologici che possono diventare protagonisti di un dialogo e di alleanze costruttive. Serve inoltre un sistema integrato di porti e aeroporti unitamente a una strategia di internazionalizzazione delle imprese con i paesi fortemente in crescita del Mediterraneo. Sono tutte sfide che la Regione Puglia intende realizzare". (ANSA).

Porti: Workshop internazionale Ap Levante sulle dogane

Alla Fiera di Monaco con il Dg europeo Janssens

(ANSA) - BARI, 4 GIU - Stimolare il processo di armonizzazione delle dogane nel Sud Est Europa, con particolare riferimento alla materia dei processi doganali elettronici. Con questo intento l'Autorita' portuale del Levante e la Regione Puglia (Assessorato ai trasporti e mobilita') organizzano domani in occasione della Fiera di Monaco un workshop con Frank Janssens, Dg della Direzione Generale delle Dogane della Commissione Europea, ed i rappresentanti di 13 Agenzie nazionali delle Dogane provenienti da Italia, Serbia, Albania, Croazia, Ucraina, Bulgaria, Grecia, Romania, Ungheria, Slovacchia, Austria, Montenegro e Slovenia insieme ai partner del progetto strategico ADB - Multiplatform del Programma SEE.

"Lo scopo del workshop - spiega il presidente dell'Ap del Levante Francesco Mariani - e' di porre una base di partenza verso la proposizione di un Paper position da indirizzare alla Commissione Europea ed ai Governi nazionali. L'Autorita portuale intende attuare con lo strumento del workshop transazionale quel ruolo di coordinamento istituzionale necessario alla vita del porto e del sistema del trasporto e della logistica per sostenere l'import ed export delle produzioni pugliesi ed internazionali". L'appuntamento con il workshop su "l'armonizzazione delle procedure di manifesto elettronico nel Sud Est Europa" e' presso la Fiera Transport Logistik, Fiera di Monaco, mercoledì 5 giugno (alle ore 9) Hall B 103. (ANSA).

Nuova strategia Ue per 319 porti chiave, 39 scali in Italia

Piu' autonomia a autorità'. con camalli si parte da dialogo

(di Patrizia Antonini) (ANSA) - BRUXELLES, 23 MAG - Semplificazione burocratica e una maggiore autonomia finanziaria e commerciale per le autorità portuali, con la possibilità di imporre i diritti per l'uso delle infrastrutture, in un quadro di tipo imprenditoriale: Bruxelles include 39 scali italiani tra i 319 ritenuti prioritari e presenta un pacchetto normativo per rafforzarne efficienza e trasparenza, andando incontro a quell'autonomia che la portualità italiana chiede da anni.

Una serie di misure che secondo il vicepresidente della Commissione e responsabile ai trasporti **Siim Kallas** valgono 10 miliardi di risparmi entro il 2030, pari al taglio del 7% dei costi, e che permetteranno agli scali ritenuti chiave di fare grandi passi avanti a livello infrastrutturale per far fronte alle sfide legate all'aumento dei traffici stimato nel 50% nei prossimi diciassette anni, con una crescita tra i 110mila ed i 165mila in termini di nuovi posti di lavoro.

Proprio di recente **Assoporti** e' tornata a chiedere, anche in una lettera-appello al capo dello Stato **Giorgio Napolitano**, il riconoscimento alle Autorità Portuali di autonomia gestionale e finanziaria. Da anni ormai il presidente **Luigi Merlo** chiede che l'autorità diventi "l'ente effettivamente responsabile dell'efficiente e coordinato andamento di tutte le attività in porto", osservando come il gettito fiscale prodotto dai porti italiani sia di 13 miliardi all'anno, di cui 4 solo da Genova. Se già fosse concesso di trattenere il 5% di quanto viene versato sulle accise, potrebbero essere effettuati importanti investimenti in infrastrutture. E quello che manca in Italia - dicono a Bruxelles - sono i collegamenti dei porti via ferro e gomma, attraverso i corridoi trans-Ue, un gap che queste misure (che dovrebbero entrare in forza entro i prossimi due anni) potrebbero aiutare a colmare.

Per le questioni che riguardano i camalli poi, l'Ue sceglie l'approccio "soft" del dialogo sociale. In giugno si creerà un tavolo al quale siederanno portuali e datori di lavoro, per un lavoro che sarà revisionato tra tre anni. Un precedente tentativo dell'Ue di aprire al mercato era naufragato proprio sul tema degli scaricatori di porto, che avevano invaso Strasburgo in occasione del voto all'europarlamento. In Europa l'efficienza dei porti varia notevolmente: non tutti hanno risultati dello stesso livello e negli ultimi anni c'è stato un crescente divario tra quelli capaci di adeguarsi ai nuovi requisiti logistici ed economici. Attualmente tre dei porti europei con le migliori prestazioni, ovvero Rotterdam (370,3 milioni di tonnellate), Anversa (168,5 milioni di tonnellate) ed Amburgo (114,4 milioni di tonnellate), assorbono un quinto di tutte le merci che arrivano in Europa via mare. E nella top 20 dei principali porti dell'Ue, tre sono quelli italiani: Genova (13esima, 42,4 milioni di t.) Trieste (14esima 41,8 milioni t.) Taranto (16esima 41,2 milioni t.). Ma tutti i 319 scali devono adeguarsi alle esigenze del settore, che vede flotte con dimensioni in continuo aumento. (ANSA).

Turismo: Napoli fara 'home port' di Royal Caribbean

Da oggi porto d'imbarco della 'Liberty of the seas'

(ANSA) NAPOLI, 7 GIU - **Royal Caribbean** sbarca a Napoli, che diventa da oggi 'home port' della nave da crociera 'Liberty of the Seas' sulle rotte del Mediterraneo Occidentale.

"Napoli - ha spiegato oggi Gianni Rotondo, direttore generale RCL Cruises Ltd Italia - ricopre un ruolo strategico nella programmazione 2013 di Royal Caribbean con 84 scali di 9 delle 41 navi del Gruppo e oltre 250.000 crocieristi movimentati: oltre a Liberty of the Seas, vi faranno infatti scalo quattro navi di Royal Caribbean International e altre quattro di Celebrity Cruises. Inoltre, nel 2014 la citta' sara' porto di scalo, insieme a Civitavecchia, per la breve stagione di Oasis of the Seas nel Mediterraneo in partenza da Barcellona: una grande opportunita' per la citta' in termini di ritorno economico e di sviluppo turistico".

La compagnia delle crociere scommette quindi su Napoli, nella convinzione che "tutto il Sud-Italia - prosegue Rotondo - ha un grande potenziale e ci auguriamo di poter aumentare sempre di piu' la nostra presenza sul territorio anche grazie alle importanti sinergie con le autorita' locali".

Fino al 30 agosto gli ospiti a bordo di Liberty of the Seas possono trascorrere una crociera di sette giorni con le tappe di Barcellona (Spagna), Tolone (Francia); Villefranche (Francia); La Spezia; Civitavecchia e ritorno a Napoli. (ANSA).

Porti e litorali: come riqualificare in tempo di crisi

Le proposte di Civitavecchia, Cagliari, Savona e Rimini

(ANSA) - ROMA, 6 GIU - Come riqualificare porti e litorali in tempo di crisi? Le proposte di Civitavecchia, Cagliari, Savona e Rimini sono state illustrate nel corso del convegno "Attività portuali e sviluppo costiero: complementari o alternativi alla riqualificazione urbana?", organizzato dalla Fondazione Patrimonio dell'Ance nell'ambito di Eire 2013.

La sinergia tra Comune e Autorità portuali, hanno spiegato il sindaco e il presidente dell'Autorità portuale, Pietro Tidei e Pasqualino Monti, è la ricetta del successo di Civitavecchia che vanta "4,5 milioni e mezzo di passeggeri ogni anno, tra crocieristi e fruitori delle autostrade del mare, duemila anni di storia, a partire dal porto di Traiano, beni architettonici incommensurabili". Sullo sviluppo di questi fattori, in raccordo con il Comune, è nato "il miracolo di Civitavecchia, con 1200 posti di lavoro creati negli ultimi mesi".

"Riqualificare il litorale per riqualificare l'intera città" è anche il motto del Comune di Cagliari. L'assessore ai lavori pubblici della città, Luisa Anna Marras, ha spiegato che proprio con la riqualificazione del litorale si è deciso "di dare una nuova immagine alla città, basandoci sul concetto di smart city e sull'assunto fondamentale di una stretta collaborazione con tutti i livelli istituzionali, per sviluppare la ricettività alberghiera e aprire all'approdo delle navi da crociera".

Una strada diversa è quella seguita dal Comune di Savona, che in poco tempo si è trasformata da centro industriale in città a vocazione turistica. "La fine dell'Italsider e l'arrivo di Costa Crociere hanno trasformato la struttura sociale del territorio", ha spiegato il sindaco Federico Berruti. Una rivoluzione che ha fatto sì che il tema della riqualificazione urbanistica "non si è posto in termini di aggiornamento di strumenti normativi già utilizzati, quanto nell'utilizzo di nuovi percorsi". A credere nella collaborazione con il privato è anche il Comune di Rimini, posto di fronte alle trasformazioni del mercato turistico. Una sfida che in Riviera affrontano con un nuovo approccio: un'agenzia chiamata a gestire l'attuazione del piano strategico comunale, espressione dell'intero territorio. (ANSA).

Arrivano anche in Italia le navi 'lunghe'

Viking Ocean Cruises, in attesa che Fincantieri consegna la sua prima nave, svela gli itinerari del 2015

In attesa di ricevere la sua prima nave – che verrà costruita negli stabilimenti Fincantieri di Marghera, come ha confermato ufficialmente il gruppo navalmeccanico italiano – Viking Ocean Cruises ha svelato gli itinerari della sua stagione inaugurale, che partirà nell'estate 2015 e che prevede una significativa presenza in Italia.

Una volta ultimata e consegnata, la Viking Star, prima della coppia di gemelle ordinate dal gruppo americano (specializzato in crociere fluviali tramite il brand Viking River Cruises e al suo debutto con questo progetto in ambito marittimo) a Fincantieri a luglio 2012 (S2S n.29/2012), salperà infatti proponendo ai suoi clienti crociere di lusso con 4 diversi itinerari europei.

Mediterranean Odyssey, una crociera di 13 notti, sarà quella a maggiore 'tasso' di italianità, scalando Tolone, Monte Carlo, Livorno, Civitavecchia, Napoli, quindi Corfù, Dubrovnik, Split, Barcellona e Venezia. Anche il viaggio chiamato Empires of the Mediterranean (10 giorni) partirà dal Belpaese, imbarcando i passeggeri di Viking a Venezia per poi salpare alla volta di Pula, Dubrovnik,

Kotor, Santorini, Pireo, Efeso e Istanbul. Diretti invece in Europa Occidentale e Settentrionale i due itinerari Passage Through Western Europe (15 giorni) e Viking Homelands (15 giorni), con toccate rispettivamente a Bergen, Londra, Lisbona, Cadice, Gibilterra, Cartagena, Londra, Parigi, Barcellona e (il secondo) Bergen, Stoccolma, San Pietroburgo, Copenaghen, Aalborg, Stavanger, Flam.

La scelta degli itinerari è uno strumento che riveste, nelle strategie del gruppo, un'importanza particolarmente rilevante: "Secondo noi – ha infatti dichiarato il Presidente di Viking Cruises Torstein Hagen nella nota ufficiale con cui sono stati svelati i dettagli sul debutto 'oceanico' della compagnia – oggi molti operatori crocieristici, troppo presi dalla foga di costruire navi sempre più grandi, hanno trascurato la scelta delle destinazioni. Noi invece vogliamo offrire ai nostri clienti viaggi unici, anche e soprattutto per le mete visitate, applicando alle crociere marittime un modello che si è già dimostrato vincente nel turismo fluviale":

Tutto questo con una nave di categoria

luxury, quindi di piccola taglia, capace di accogliere 928 passeggeri, lunga 227,2 metri, larga 28,8, con un pescaggio di 6,3 metri e una stazza lorda di 47.800 GT. Caratteristiche comuni anche alla gemella della Viking Star, che verrà consegnata nel 2016 ma che Fincantieri non ha ancora deciso dove far costruire (alcune testate locali avevano ipotizzato Ancona, ndr).

Oltre a questi due ordini Viking – che ha deciso di implementare sul fronte oceanico una strategia aggressiva, analoga a quella attuata con successo sul versante fluviale (solo nel 2014 lancerà 12 nuove river ships) – lo scorso dicembre ha raggiunto un accordo con Fincantieri per la costruzione di altre due cruiseship gemelle di quelle commissionate nel luglio 2012, la cui trasformazione in ordine esecutivo è soggetta al reperimento dei finanziamenti. Una volta finalizzate queste due ulteriori commesse, la shipping company avrà a disposizione due opzioni, che potrà decidere se esercitare (portando così a 6 navi il suo orderbook complessivo col cantiere italiano) oppure no.

F.B.

Consiglio Trasporti: i ministri europei discutono di sistema integrato

LUNEDÌ 10 GIUGNO 2013 12:28

Un sistema dei trasporti più integrato e rilancio di crescita e occupazione del settore. Di questo si sta discutendo a Lussemburgo nella riunione del Consiglio dei Trasporti dell'Unione europea. Il primo punto in discussione è una proposta di direttiva sull'interoperabilità del sistema ferroviario. In sostanza, si punta ad armonizzare le regole sull'immissione sul mercato di veicoli ferroviari che oggi devono avere due autorizzazioni, una dell'autorità nazionale e una dell'autorità europea. E' una delle sei iniziative legislative del pacchetto ferroviario che vuole liberalizzare il mercato Ue e creare uno spazio ferroviario unico. Per quanto riguarda il trasporto su strada, i ministri dovranno trovare un'intesa su una proposta di regolamento che fissa

regole comuni sui 'controlli tecnici su strada', per migliorare la sicurezza.

la proposta di lupi

«soldi per infrastrutture fuori dal deficit»

Bruxelles - Gli investimenti per infrastrutture non vanno conteggiati nel computo del deficit perché devono rientrare in quegli investimenti produttivi previsti dalla "golden rule": lo ha detto il ministro dei trasporti e delle infrastrutture Maurizio Lupi intervenendo al Consiglio trasporti a Lussemburgo.

«Il nodo della golden rule è fondamentale», ha detto Lupi, spiegando come «gli investimenti sulle reti Ten dovrebbero essere fuori dai vincoli di Maastricht». Inoltre, il ministro ha spiegato come per l'Italia sono «molto importanti gli strumenti innovativi come i project bond per incentivare la crescita». E non bisogna lasciare che la lunga recessione diventi metro di giudizio del sistema economico internazionale, perché «dimensionare gli investimenti per infrastrutture su scenari sbagliati, ha conseguenze molto negative». L'Italia ritiene quindi che «nonostante i tagli» al bilancio Ue, «ci siano ancora condizioni per realizzare la rete prioritaria» che rispetti le linee guida Ten (trans European network) e Cef (Connecting Europe facilities)

L'EPCSA presenta alcune raccomandazioni per evitare la duplicazione di procedure nel settore portuale europeo

L'11 giugno a Bruxelles l'associazione terrà una conferenza sul tema della "Semplificazione delle procedure portuali"

L'European Port Community Systems Association (EPCSA), l'organizzazione che è nata due anni fa con l'obiettivo di promuovere in Europa lo sviluppo di sistemi elettronici e informatici per il settore portuale (inforMARE del 21 giugno 2011), ha sollecitato la Commissione Europea, che la scorsa settimana ha proposto nuove norme per i porti che prevedono tra l'altro il sostegno alla semplificazione amministrativa nei porti (inforMARE del 23 maggio 2013), a non duplicare le procedure già esistenti e attive e ad utilizzare le tipologie di messaggi che sono già impiegate dagli operatori del settore marittimo e della logistica in ambito europeo.

«Al fine di evitare duplicazioni - ha spiegato l'associazione - le informazioni utilizzate per i processi operativi possono essere impiegate anche per sostenere la semplificazione delle procedure portuali per motivi amministrativi, creando in tal modo efficienze nell'ambito dell'intero sistema portuale».

In particolare, l'EPCSA ha presentato alcune raccomandazioni. L'associazione propone che i «Port Community Systems agiscano come gateway per il commercio quali "Sportello Unico Nazionale"» e che «qualsiasi iniziativa politica come la "Blue Belt", la "e-maritime" e la "e-freight" venga basata su messaggi elettronici standard già esistenti di tutto il mondo, al fine di garantire che nessun onere aggiuntivo venga posto a carico del commercio». Inoltre - secondo l'EPCSA - la proposta della creazione di un meccanismo per collegare l'Europa (Connecting Europe Facility - CEF) per finanziare le infrastrutture prioritarie nell'ambito della rete trans-europea dei trasporti TEN-T «dovrebbe sostenere lo sviluppo dei Port Community Systems in quei porti chiave che non ne sono già dotati». Oltre a ciò, «gli operatori di Port Community System dovrebbero essere visti come le principali parti interessate allo sviluppo delle future proposte per quanto riguarda lo scambio elettronico di informazioni nell'intera catena logistica, inclusi i porti marittimi, gli aeroporti e i porti interni». Infine l'EPCSA ha rilevato che «i Port Community Systems coprono tutte le parti interessate nelle procedure logistiche e possono quindi essere utilizzati come un meccanismo per coinvolgere gli utenti portuali a livello locale, nazionale ed europeo».

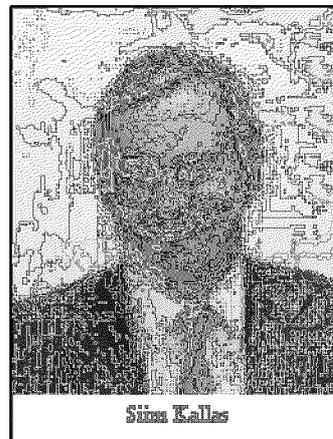
L'EPCSA ha annunciato che discuterà ulteriormente queste raccomandazioni e le proposte politiche sui porti avanzate dalla Commissione Europea sia con i rappresentanti della stessa Commissione che con quelli del settore della logistica in occasione della conferenza dell'associazione sul tema della "Semplificazione delle procedure portuali" che si terrà a Bruxelles il prossimo 11 giugno. (inforMARE)

Kallas chiarisce gli obiettivi della proposta legislativa della Commissione Europea per i porti

In occasione dell'assemblea dell'European Sea Ports Organisation, il commissario ha risposto ai timori espressi da alcuni rappresentanti dei porti

Intervenendo oggi a Varna all'assemblea generale dell'European Sea Ports Organisation (ESPO), il vicepresidente della Commissione Europea e responsabile dei trasporti, Siim Kallas, ha presentato la recente proposta legislativa per i porti avanzata nei giorni scorsi dall'istituzione europea (del 23 maggio 2013) ed ha sottolineato che è stata formulata dopo aver «ascoltato ed essersi consultati a lungo con ESPO, con i suoi singoli associati e con il settore portuale». «Sono convinto - ha esordito - che abbiamo trovato un buon equilibrio tra le aspettative dei tanti soggetti coinvolti».

Kallas ha evidenziato la disomogeneità del settore portuale europeo: «se l'Europa è sede di alcune delle migliori strutture portuali del mondo - ha rilevato - l'efficienza e le prestazioni variano molto, determinando un vero e proprio spartiacque nell'UE. Prendete ad esempio Rotterdam, Anversa e Amburgo, che movimentano il 20% di tutte le merci. So che le prestazioni sono una delle principali preoccupazioni di ESPO. In nessun modo stiamo cercando di interferire nelle buone pratiche operative. Ma la mia preoccupazione - ha specificato - è che non tutti i porti offrono lo stesso elevato livello di servizio».



«Sia chiaro - ha detto Kallas rispondendo ad alcune critiche mosse alle proposte della Commissione Europea, tra cui quella della comunità portuale di Rotterdam che teme un proliferare delle procedure burocratiche (del 23 maggio 2013) - non si tratta di trasferire il traffico da alcuni porti ad altri. Non si tratta - ha chiarito - di dire ai clienti quali porti dovrebbero utilizzare. Ma si tratta - ha spiegato - di creare condizioni migliori in modo da avere un numero maggiore di collegamenti marittimi a corto raggio, di far sì che tutti i porti siano pienamente integrati nella catena logistica. Anche i porti più efficienti - ha osservato il vicepresidente della Commissione - hanno bisogno di altri porti per avere successo, per esempio per sviluppare operazioni di hub-and-spoke e per evitare la congestione».

«Cosa significa? Significa - ha proseguito Kallas - che dobbiamo migliorare i collegamenti locali con le reti stradali, ferroviarie e delle vie navigabili interne che si alimentano dai porti, ottimizzare pienamente i servizi per fare il miglior uso dei porti così come sono attualmente, creare un ambiente operativo in grado di attrarre gli investimenti che sono così necessari se c'è bisogno di ampliare la capacità, così come dev'essere fatto. Gli investitori hanno bisogno di certezze giuridiche e normative e di meno lungaggini burocratiche».

«A differenza di altri settori dei trasporti - ha rilevato Kallas - l'UE non ha quasi alcuna legislazione portuale in materia di accesso ai servizi, di trasparenza finanziaria o di oneri per l'utilizzo delle infrastrutture. Una cosa che è diventata chiara nel corso degli anni è che uno

Accordo tra Parlamento, Consiglio e Commissione UE sulla nuova rete trans-europea di trasporto

Kallas: «è un accordo storico»

~~Info~~ Ieri sera il Parlamento e il Consiglio dell'Unione Europea hanno raggiunto con la Commissione Europea un'intesa sulle nuove norme relative alla rete trans-europea di trasporto (TEN-T) al fine di costituire entro il 2030 un "core network" di base che funga da spina dorsale per il sistema dei trasporti nel mercato unico europeo. Il "core network" sarà supportato da un "comprehensive network" di linee di collegamento, da realizzarsi entro il 2050, che alimenterà la rete centrale a livello regionale e nazionale.

«Questo - ha sottolineato il vicepresidente della Commissione Europea e responsabile dei trasporti, Siim Kallas - è un accordo storico volto a creare una possente rete di trasporti europea nei 28 Stati membri. Il trasporto è di vitale importanza per l'economia europea e senza buoni collegamenti l'Europa non crescerà e prospererà. Questo accordo collegherà l'Est con l'Ovest e sostituirà l'odierno mosaico di trasporti con una rete che è veramente europea.

Si tratta di un passo importante verso la costruzione di una nuova rete di trasporto che sarà la spina dorsale per rilanciare la crescita e la competitività nel mercato unico europeo».

La nuova politica delle infrastrutture dell'UE ha l'obiettivo di creare una vera e propria rete non più incentrata su progetti isolati. Inoltre il nuovo regolamento prevede scadenze per garantire che tutti i progetti che contribuiscono alla rete di trasporti di base vengano realizzati in via prioritaria. 



31 maggio 2013

L'ANNUNCIO PORTI, LA SPAGNA ABBASSA LE TASSE

Genova - Il ministro spagnolo dello Sviluppo, Ana Pastor, ha annunciato che il governo di Madrid ridurrà entro quest'anno le tasse portuali, per favorire il commercio del paese. Pastor ha segnalato che la Spagna ha un sistema portuale di interesse generale con un grande potenziale di crescita, con la maggior parte dei porti risanati e in buona situazione economica. **L'annuncio del ministro è un colpo ad effetto che non può che suscitare l'invidia degli operatori italiani, a cui da quest'anno le tasse portuali sono state aumentate del 30% medio.** Proprio fra un mese scadrà anche la proroga concessa a quelle Autorità portuali, in realtà molto poche, che avessero voluto congelare l'aumento. Ma si può fare un paragone fra Italia e Spagna? Come vanno davvero le cose sull'altra sponda del Mediterraneo occidentale? A giudicare dai dati disponibili, sembra proprio che la politica spagnola, che sta facendo di tutto per favorire i propri porti, stia dando frutto. Basterebbe guardare l'andamento del traffico negli ultimi dieci anni per vedere il clamoroso recupero effettuato ad esempio nel settore container, uno di quelli considerati più pregiati nell'attività portuale. Ad aprile, ha detto Pastor, **l'import-export è aumentato in Spagna del 6,5%** e questo, assieme a una riduzione dei costi di gestione, ha migliorato del 20% i risultati delle Autorità portuali, consentendo quindi di annunciare la riduzione delle tasse.



Ma anche guardando direttamente alle tasse portuali, si può dire che c'è stato un rovesciamento nelle condizioni offerte alle navi e alla merce. **Secondo uno studio compiuto qualche anno fa da Assoporti**, nel 2008 i porti italiani avevano movimentato 526 milioni di tonnellate di merce, mentre gli introiti da tasse sulle navi e sulle merci avevano raggiunto i 244,5 milioni di euro. In Spagna, a fronte di un quantitativo di merci movimentate di poco inferiore (459 milioni di tonnellate), l'introito era stato molto maggiore, pari a 481,3 milioni di euro. **Azzardando un valore medio, in Italia si pagavano 0,46 euro per tonnellata, in Spagna 1,05 euro per tonnellata, ovvero più del doppio.** Purtroppo il dato di Assoporti non è ancora stato aggiornato, ma le cose oggi sembrano radicalmente cambiate, almeno per il settore container. Per una nave da 14.000, un "abbonamento" di 4 toccate in un porto italiano, ad esempio La Spezia (ma la situazione è analoga su tutto il territorio

nazionale) costa, fra tassa di ancoraggio e sovratassa per la merce sopra coperta, circa 320 mila euro. La stessa nave a Valencia, in Spagna, paga 200 mila euro per lo stesso servizio, quasi la metà. Rispetto all'Italia, la Spagna presenta due differenze. La prima è l'autonomia. Mentre le Autorità portuali italiane si muovono tutte secondo le stesse tabelle (e se verrà confermata la conclusione della proroga a giugno sarà ancora di più così), in Spagna ogni porto ha maggiore possibilità di variare la tariffa di riferimento. Così non è detto che in un altro scalo si paghi lo stesso prezzo che a Valencia. Il secondo aspetto è relativo agli sconti, che in Spagna ci sono e in Italia no. Un'altra caratteristica è la complessità del sistema italiano. "La norma - spiega l'agente marittimo spezzino **Renato Bertocci** - viene interpretata in maniera diversa nei diversi porti italiani. Non è sempre univoca la definizione di "servizio regolare di linea" (che incide sulla quantificazione della tassa, ndr). Inoltre per il pagamento della tassa di ancoraggio e della sovratassa merci, basato sulla stazza, ci sono vari sistemi. Si può pagare per ogni singolo scalo, oppure un abbonamento mensile. Infine c'è l'abbonamento annuale, di valore pari a due mensilità e mezzo. Ma mentre nei primi due casi si paga per il volume effettivamente occupato dalla merce, il conteggio annuale è molto più difficile da determinare, perché tiene in considerazione il massimo teorico trasportabile. Sarebbe stato meglio adottare un criterio di calcolo basato su una media teorica della merce sovracoperta trasportata".

Alberto Ghiara

Ad aprile il traffico marittimo nel canale di Suez è calato del 5,8%

Nei primi quattro mesi del 2013 la flessione dei transiti è stata dell'8,7%

~~inforMARE~~ - Lo scorso mese il traffico marittimo nel canale di Suez ha registrato una flessione del 5,8%: nella via d'acqua egiziana sono transitate 1.361 navi rispetto a 1.444 nell'aprile 2012. Il canale è stato attraversato da 290 petroliere (-3,7%) e da 1.071 navi di altra tipologia (-6,3%).

Nel primo quadrimestre del 2013 nel canale sono transitate complessivamente 5.290 navi, con una flessione dell'8,7% rispetto a 5.791 navi nel periodo gennaio-aprile dello scorso anno. Le petroliere sono state 1.111 unità (-10,6%) e le navi di altro tipo 4.179 unità (-8,1%). ~~(#)~~

I grandi carrier sono 'gelosi' delle loro economie di scala

Drewry analizza i vantaggi delle maxi-portacontainer, che incrementano il distacco di Maersk, MSC e CMA CGM dagli altri competitor

Le economie di scala fanno bene al trasporto marittimo di container – se fosse altrimenti non si spiegherebbe la corsa a ordinare navi con capacità sempre maggiori – e consentono ai tre top carrier mondiali Maersk Line, MSC e CMA CGM di affrontare agevolmente e senza ripercussioni la 'guerra' dei noli in atto sulle rotte transpacifiche, escludendo di fatto dalla tenzone gli operatori più piccoli.

Analizzando la disposizione delle flotte dei tre operatori sui traffici tra Asia e costa occidentale degli USA – secondo un report di Drewry – si nota

chiaramente come la loro strategia non sia più tesa, come in passato, a cercare di soddisfare il massimo numero di clienti in ogni luogo e in ogni momento, ma piuttosto a trarre i maggiori vantaggi competitivi generati dall'utilizzo delle maxi-portacontainer scalando soltanto determinati porti come Los Angeles, Long Beach e Oakland, e tralasciando invece altri scali pure significativi come Vancouver, Seattle, Prince Rupert, Portland o Tacoma, che vengono serviti con un numero limitato di servizi complementari (Maersk e CMA CGM operano congiuntamente un servizio

pendolo tra Asia e Seattle, con ritorno da Vancouver).

Drewry registra inoltre come, sia sulle rotte transpacifiche che nei traffici tra Asia ed Europa, Maersk, MSC e CMA CGM tendano a non condividere i vantaggi generati dalle economie di scala con gli altri operatori, e si limitino eventualmente ad attuare partnership reciproche, all'interno della 'top three'. Il risultato di queste strategie è che sulle rotte transpacifiche in eastbound le tre compagnie leader mondiali nel trasporto marittimo di container controllavano lo scorso aprile il 22% dell'intera capacità

disponibile, ma impiegavano navi con una capacità media di 8.550 TEUs, valore del 32% superiore alla media complessiva della portata di tutte le unità operative su quella rotta, pari a 6.490 TEUs.

I vantaggi prodotti dal consistente incremento della capacità di trasporto delle navi costituiscono anche la

motivazione – ipotizza Drewry – delle ottime performance in termini di EBIT registrate da Maersk e CMA CGM lo scorso anno (i dati finanziari di MSC, come è noto, non sono pubblici), e

contemporaneamente spiegano perché carrier come APL e Hanjin, per cui i traffici transpacifici hanno un peso rilevante sul totale (rispettivamente 29% e 41% nel primo trimestre 2013), abbiano invece registrato margini deludenti.

Ma d'altra parte questo ragionamento lascia pensare che le compagnie 'minori' (tali, è bene precisarlo, solo se paragonate alle 3 'big' mondiali) possano ancora crescere molto quando riceveranno le loro newbuilding da oltre 10.000 TEUs.

contemporaneamente spiegano perché carrier come APL e Hanjin, per cui i traffici transpacifici hanno un peso rilevante sul totale (rispettivamente 29% e 41% nel primo trimestre 2013), abbiano invece registrato margini deludenti.

Ma d'altra parte questo ragionamento lascia pensare che le compagnie 'minori' (tali, è bene precisarlo, solo se paragonate alle 3 'big' mondiali) possano ancora crescere molto quando riceveranno le loro newbuilding da oltre 10.000 TEUs.

Luglio boom per i noli westbound

Luglio potrebbe davvero essere il mese d'oro per i noli. **Dopo l'annuncio** di Maersk, MSC, Hapag Lloyd, Nyk, Cosco, Oocl, anche la compagnia israeliana ZIM ha annunciato un "general rate restoration" di 900 dollari (solo Nyk ha raggiunto una quota simile) su tutti i dry cargo delle rotte westbound Far East (Giappone incluso) North Europe (Scandinavia e Baltico incluso). «Questi aggiornamenti sono necessari per mantenere un servizio sostenibile» ha detto Zim.