



**Autorità Portuale di Taranto**  
**Taranto Port Authority**

**RASSEGNA STAMPA**  
**Press Review**

**20 GIUGNO 2013**

## **Porti: a Taranto Palio del Mediterraneo e Festa del mare**

Quattro giorni, in collaborazione con la Marina Militare

(ANSA) - TARANTO, 19 GIU - Quattro giorni per vivere il mare di Taranto con il Palio del Mediterraneo e la prima edizione della Festa del Mare, che animeranno l'isola antica con eventi e animazioni per tutti i gusti. Si comincia il 23 con la seconda tomata del Palio di Taranto. Sabato 29 si tornera' in mare per il Palio del Mediterraneo, gara remiera con imbarcazioni a 10 remi e gara di gozzi a due remi con equipaggi provenienti da Taranto, Bari, Gallipoli, Molfetta, Giovinazzo, Brindisi, Gaeta, Porto Cesareo, dalla Croazia e dalla Francia. L'area espositiva della Festa del Mare si inaugurerà il 28 giugno alle 18 e chiuderà i battenti la sera di domenica 30 giugno con l'esibizione della Fanfara Dipartimentale della Marina Militare Italiana. Informazioni e programma sono disponibili su [www.palioditaranto.it](http://www.palioditaranto.it) e [www.paliodelmediterraneo.it](http://www.paliodelmediterraneo.it). Promotori dell'iniziativa sono l'Associazione Palio di Taranto e l'Associazione Corda Fratres, con il sostegno dell'Assessorato alle Risorse Agroalimentari della Regione Puglia, di Puglia Promozione, del Comune di Taranto e del Comando in Capo della Marina Militare Italiana. (ANSA).

## **Interporto Bari, nuovi treni merci per Austria e Germania**

L'attività del terminal raggiunge i 12 convogli a settimana. Vallati: "Così si favorisce la concorrenza tra operatori di trasporto in linea con gli obiettivi europei".

A seguito delle intese raggiunte tra l'Interporto Regionale per la Puglia, e la società di spedizioni internazionali Lotras, con la collaborazione delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato si è ulteriormente arricchita l'attività del nuovo Terminal intermodale ferroviario che in sei mesi ha visto progressivamente aumentare il traffico merci su scala nazionale e, adesso, internazionale.

In considerazione dell'elevata percentuale di attività dello Scalo Pubblico "Ferruccio" di RFI (per il quale è previsto un progetto di riqualificazione a seguito di un'intesa siglata nell'ottobre 2011 tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Puglia Rete Ferroviaria Italiana e Interporto) e al fine di soddisfare una crescente domanda di attività intermodale che diversamente avrebbe rischiato di penalizzare gli operatori economici del territorio, Interporto ha messo a disposizione il Terminal alla società "Terminal Italia SpA" (Gruppo FS) per far fronte a nuove necessità di trasporto di Container, casse Mobili e vagoni tradizionali.

In virtù di tale intesa, l'attività di trasporto merci su rotaia ha toccato quota 12 convogli ferroviari a settimana con collegamenti fissi con gli scali di Catania e Milano, cui si sono aggiunti quelli di HALL e Villach (Austria). Sono ormai definite le "tracce" ferroviarie, un equivalente degli slot aeroportuali, che vedono la movimentazione di convogli tutti i giorni della settimana, domenica compresa.

L'attività del Terminal Intermodale dell'Interporto (con l'indotto da lavoro a 900 persone) è entrata nel vivo all'inizio del 2013 a seguito dell'accordo sottoscritto con Rete Ferroviaria Italiana che ha permesso un'attività costante e non saltuaria del Terminal stesso, realizzato e collegato già da tre anni alla rete infrastrutturale gestita dal concessionario pubblico.

"Tale accordo", precisa l'amministratore delegato di Interporto, l'avvocato Enzo Vallati "conferma l'importanza strategica del terminal barese di Interporto che, unitamente allo Scalo Pubblico, viene considerato dallo stesso Gruppo FS un punto di riferimento per lo snodo del traffico merci da e per la Puglia e il Sud Italia".

"L'intesa con Lotras e la collaborazione con Terminal Italia SpA", conclude Vallati "rappresenta un punto fermo nello sviluppo dell'attività di Interporto, cui si aggiungeranno altri importanti operatori commerciali con cui sono in fase di negoziazione gli accordi contrattuali. Ma soprattutto, si realizza così quel mercato aperto alla concorrenza in linea con gli obiettivi richiesti all'Unione Europea unitamente alla politica intermodale diretta ad alleggerire la pressione sul settore del trasporto merci su gomma".

## De Girolamo porta 'in tour' l'ampliamento della 'locomotiva' pugliese

### Lotras ripresenterà a settembre il progetto di espansione dell'hub intermodale di Incoronata, vero centro nodale della piattaforma logistica regionale

Sarà riproposto a settembre, nell'ambito di un convegno dedicato, il progetto di espansione dell'hub intermodale di Incoronata (Foggia), già portato 'in tour' in anteprima la scorsa primavera quale progetto di punta del Fuorisalone di Milano in aprile, presso lo spazio espositivo dell'architetto Andrea Caputo, connotato dal suggestivo titolo 'UNITS Light, medium and heavy weight typologies'.

"In quell'occasione sarà alzato il velo sul rinnovamento della struttura 'locomotiva' della piattaforma logistica regionale" conferma uno dei titolari di Lotras Srl., Domenico de Girolamo, prima di scendere nel dettaglio progettuale. "La nostra strategia gestionale punta da sempre su innovazione e qualità dei servizi offerti. L'esperienza consolidata nei settori della logistica, unitamente all'attenzione dedicata al territorio in relazione agli sviluppi della clientela industriale, già presente nella zona, ha sollecitato l'attuazione di un nuovo piano di investimento per fornire idonei servizi e soluzioni collegate ai fabbisogni della clientela. Il nuovo Progetto concorrerà alla perfetta messa in uso di tutta la Piattaforma Logistica di Foggia così da confermarsi all'avanguardia del settore e poter soddisfare al meglio le nuove richieste d'oltre confine".

Più precisamente Lotras ha come obiettivo sviluppare ulteriormente il trasporto ferroviario nell'area industriale ASI Incoronata, potenziare i servizi standard per la movimentazione e la gestione di prodotti di numerose categorie merceologiche, oggi anacronisticamente trasferiti solo con il tutto strada, partendo da un asset che vale 100.000 mq. e da cui partono attualmente 40 treni settimanali, pienamente operativo dalla fine del 2008 e collegato con: Bari, Napoli Porto,

Palermo, Pescara, Faenza/Villa Selva, Padova Interporto, Milano Segrate, Gioia Tauro, Catania Bicocca, Torino Orbassano, Hall in Tirolo, Villach, Boenen.

"Infrastruttura funzionale di riferimento per le merci della Puglia, lo Scalo Ferroviario ASI Incoronata è l'unica opportunità per le grandi realtà produttive di poter utilizzare la rete ferrata. La forte automazione del progetto è utile a sveltire e accrescere l'efficienza nella distribuzione delle merci,

in piena sintonia con i vari Programmi di Sviluppo Territoriali".

Lo sviluppo dell'area ferroviaria foggiana prevede nuove architetture a presidio dei grandi piazzali delimitati dai binari, dove

lungo un'estensione di oltre 1 chilometro è possibile individuare una sequenza di edifici che scandiscono il paesaggio pianeggiante. A ridosso della congiunzione tra il reticolo ferroviario nazionale e quello privato sarà costruito un edificio polifunzionale, parzialmente dedicato alla riparazione dei vagoni e integrante di

uffici, torre di controllo e officine.

Il piano del ferro dei binari conduce al secondo edificio, una tettoia sfaccettata e parzialmente tamponata lungo il lato nord; una sorta di hangar all'aperto per treni merci, ospitati da una superficie coperta di oltre 1.200 mq che integra nella struttura portante volumi leggeri.

Ogni area del terminal, dalla superficie automatizzata al deposito refrigerato, fino agli uffici, si identifica quale elemento a sé,

autonomo e al tempo stesso armonico con l'intero complesso.

Un edificio di oltre 2.000mq si identifica quale zona headquarter dove le abituali condizioni temporanee di una struttura a ponteggio assumono il carattere di una facciata verde permanente.

Intanto si capillarizza ulteriormente il network, con scali ferroviari che permettono una vasta offerta di servizi, sia per il trasporto convenzionale sia intermodale-multimodale.

Fra questi, rilevante è la posizione di

Faenza (Ravenna), nodo ferroviario della Romagna, sulla linea principale Adriatica, capolinea delle tratte secondarie per Firenze e Ravenna, che nel reticolo del trasporto convenzionale è il nodo principale di Lotras; a servizio di numerose e importanti realtà industriali e alimentari del territorio, i numerosi traffici, provenienti da Sicilia, Puglia e Abruzzo confluiscono nella stazione romagnola, da cui hanno origine convogli per l'export con principali destinazioni Francia, Germania ed Austria. Tornando all'ombelico di Incoronata, con la definitiva acquisizione di Ferport da parte di ISE e la relativa ristrutturazione dei servizi presso il terminal ferroviario dell'area portuale di Napoli, ad aprile è ripartito il collegamento Bari-Incoronata-Napoli con riattivazione di 3 tracce settimanali.

Quasi in simultanea era stato aperto all'intermodale il mercato della Sicilia allorché Lotras aveva inaugurato la prima traccia settimanale Catania-Bari-Incoronata-Villa Selva, con l'utilizzo di carri speciali ultra-ribassati per il transito di UTI con profilo fino a C45 e il trasporto

di merce RID. Lo scorso marzo, Lotras aveva avviato, al servizio del trasporto di liquidi alimentari, in aggiunta alle altre tracce settimanali da Palermo, quella nuova Catania-Faenza-Padova.

La lunga tradizione familiare nel settore dei trasporti e della logistica, datata 1938, è stata recentemente consacrata da uno studio di The European House-Ambrosetti su Best Performance, Osservatorio Puglia 2013. Dall'analisi dei risultati dell'indagine - che ha interessato 1.113 aziende operanti

in cinque settori (alimentare, commercio, energia, edilizia, trasporti) - è emerso che Lotras (leader nel trasporto strada-ferrovia dei liquidi alimentari, ma non solo) col suo terminal multimodale di 6 chilometri di binari dotati di apparecchiature moderne di presa e consegna, si è sviluppata in chiave anti-ciclica puntando sull'elevata internazionalizzazione e sugli investimenti in innovazione di processo e di prodotto, tra i quali: innovazione e qualità dei servizi, gestione, organizzazione ed ottimizzazione di tutte le fasi di trasporto attraverso l'integrazione tra sistema ferroviario e gommato; attenzione all'ecologia e all'ecosostenibilità; posizione strategica per il traffico su ferro dei beni agroalimentari; dotazione di una delle più grandi flotte di vagoni d'Europa. "Non a caso lo studio, facendo riferimento alla Puglia tra crisi e rinascita, definisce le aziende in particolare evidenza come i campioni regionali che sfidano la congiuntura, con l'auspicio che il sistema produttivo pugliese continui a puntare sugli elementi che ne connotano l'eccellenza" commenta, soddisfatto, de Girolamo.

D'altronde non è stato un caso se qualche tempo fa, nella prestigiosa cornice del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (CNEL) a Roma, ad Armando de Girolamo, Amministratore Unico, era stata consegnata la Medaglia di Rappresentanza del Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, per il contributo allo sviluppo del trasporto ferroviario merci realizzando le migliori performance, non solo nel contesto nazionale.

## **I porti di Bari, Barletta e Monopoli si preparano a dotarsi dello sportello unico marittimo**

### *Richiesta di finanziamento per l'attuazione del progetto ARGES*

~~informARE~~ - I porti di Bari, Barletta e Monopoli si preparano a dotarsi dello sportello unico marittimo in attuazione della direttiva 65/2010 dell'Unione Europea sulle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza dai porti UE. Questo è l'obiettivo che si è posto l'Autorità Portuale del Levante con il sostegno della Capitaneria di Porto di Bari, fine che è condiviso dalle Autorità Portuali di Patrasso, Igoumenitsa e Corfù oltre che dalla Regione dell'Epiro e dalla Provincia Barletta-Andria-Trani. Dalla collaborazione tra questi enti ed istituzioni quali il Politecnico di Bari, il Centro Ricerche Diophantus dell'Università di Patrasso ed il CMCC Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici di Lecce è nata una richiesta di finanziamento, in risposta al bando per la candidatura di progetti strategici nell'ambito del Programma Europeo di Cooperazione Territoriale Grecia-Italia 2007-2013 azione trasporti, per l'attuazione del progetto ARGES che consentirà ai porti coinvolti di attivare servizi unici e innovativi per il Mediterraneo. Lo scopo è preparare il terreno per le nuove politiche di sviluppo della cooperazione territoriale, adeguare in tempi brevi due paesi alla normativa comunitaria, creare le condizioni perché i risultati siano condivisibili ed estendibili ad altri territori, creare condizioni durature per la cooperazione tra due paesi, portare a valore i risultati ottenuti nel tempo dagli attori attraverso vari interventi di ogni tipo, dotare i porti di strumenti tecnologici avanzati che completino i Port Community System (PCS) esistenti.

Il progetto ARGES sarà sviluppato partendo dalle realizzazioni e dai servizi facenti parte del sistema GAIA che l'Autorità Portuale del Levante ha creato e che viene già utilizzato da quasi due anni nei porti di Bari, Barletta e Monopoli per elevare gli standard di sicurezza delle aree portuali e per semplificare l'utilizzo da parte dei loro utenti - siano essi passeggeri, trasportatori od operatori portuali - facilitando lo scambio informativo e riducendo le formalità cartacee.

Grazie alle esperienze maturate nel settore del monitoraggio del traffico stradale in aree sensibili da parte della Provincia Barletta-Andria-Trani sarà inoltre possibile sperimentare il collegamento dei sistemi informativi portuali con quelli stradali retrostanti realizzando servizi di assistenza al traffico dei mezzi pesanti lungo le arterie stradali primarie con la finalità di indicare percorsi alternativi ove le condizioni di traffico urbano rendano difficoltoso l'approccio ai porti ritardando il transit time delle merci.

Un ulteriore strumento che andrà ad arricchire l'offerta dei PCS portuali sarà quello creato dal CMCC Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici di Lecce per la fornitura di previsioni meteorologiche e per la generazione di previsioni oceanografiche di dettaglio sulle aree marittime prossime ai porti coinvolti nell'iniziativa, informazioni utili ad aumentare le condizioni di sicurezza della navigazione e a programmare al meglio le rotte di approccio ai porti. ☺☺

## L'Autorità Portuale del Levante avvia collaborazioni con Turchia, Germania, Austria e Croazia

*Sono frutto della partecipazione alla fiera Transport Logistic di Monaco*

 L'Autorità Portuale del Levante ha reso noto di aver ottenuto insieme con l'assessorato ai Trasporti della Regione Puglia, in occasione della partecipazione alla fiera Transport Logistic che si è tenuta all'inizio di questo mese a Monaco di Baviera, la disponibilità di Frank Janssens, direttore generale della Direzione Generale delle Dogane della Commissione Europea, e delle Agenzie delle Dogane di Italia, Serbia, Albania, Croazia, Ucraina, Bulgaria, Grecia, Romania, Ungheria, Slovacchia, Austria, Montenegro e Slovenia assieme ai partner del progetto strategico ADB-Multiplatform ad attivare le procedure interistituzionali per partecipare ai lavori per il Blue Belt e la nuova direttiva europea sulle procedure doganali in valutazione al Parlamento europeo il prossimo 26 giugno. «È la prima volta - ha commentato Janssens - che la Direzione Generale delle Dogane della Commissione Europea viene invitata ad un tavolo di lavoro per la stesura di un paper position finalizzato a far sì che le procedure siano elementi di semplificazione e non fardelli per le imprese. Speriamo gli altri seguano l'esempio».

Un altro risultato conseguito dall'Autorità Portuale pugliese nel corso della partecipazione alla fiera logistica tedesca è stato l'apertura di un tavolo di lavoro con l'Autorità Portuale di Ploce, in Croazia, per l'attivazione di una rotta ro-ro pax tra Monopoli e Ploce per intercettare i flussi del turismo religioso verso Medjugorje e San Giovanni Rotondo. «In questi anni - ha spiegato il presidente dell'authority portuale pugliese, Francesco Mariani - Bari è diventato il porto di riferimento per i pellegrini che si recano a Medjugorje, via Dubrovnik portando la nave a piena capienza. Con l'attivazione della linea Monopoli-Ploce sarà possibile incrementare i traffici ed aprire nuovi mercati per le imprese».

Inoltre, nel corso del Transport Logistic, grazie al supporto dello Sportello Internazionalizzazione della Regione Puglia, l'Autorità Portuale del Levante ha stabilito contratti con il porto tedesco di Rostock. Ricordando che i porti Bari e Rostock sono identici per struttura, gestione, tipologia di traffici (tutti transfrontalieri e principalmente extra Schenghen), senza ferrovia in porto e fortemente integrati al tessuto urbano, Mariani ha spiegato che «Rostock e Levante hanno avviato con le imprese interessate, Lotras per l'Italia e DB per la Germania, un'ipotesi di lavoro che si concreta nell'attivazione di una rotta intermodale che collega la Puglia alla Germania baltica ampliando l'offerta per i nostri operatori e differenziando i flussi con la selezione di hub intermedi che consentano la creazione di treni blocco dedicati che intercettano i flussi dalla Turchia e dai Paesi caucasici via Bari e dal Far East via Rostock».

L'ente portuale pugliese ha avviato anche una collaborazione con l'Autorità Portuale di Izmir e di Mersin per attivare una linea settimanale ro-ro dedicata tra Bari e la Turchia. «I fondi dei progetti comunitari di cui è titolare l'Autorità Portuale del Levante - ha specificato il segretario generale dell'ente barese, Mario Sommariva - verranno destinati a queste iniziative mediante un sistema di avvisi pubblici per la manifestazione di interesse a svolgere le attività ed in collaborazione con l'assessorato ai Trasporti della Regione Puglia, le associazioni di categoria, la Camera di Commercio di Bari e i Consolati sarà possibile supportare le imprese nello start up».

## Grimaldi Lines raddoppia la Brindisi-Igoumenitsa

La compagnia introduce un terzo ro-pax e il consueto servizio estivo per Corfù

“La Grecia? Giusto crederci ancora”. Con queste parole, Guido Grimaldi, responsabile commerciale del gruppo Grimaldi, ha annunciato il raddoppio della linea Brindisi-Igoumenitsa con un nuovo traghetto. L'annuncio, comunicato dinanzi alla platea del Transport Logistic di Monaco di Baviera, conferma l'impegno del gruppo partenopeo sullo scalo pugliese, servito non soltanto dalle consuete linee per Igoumenitsa-Patrasso ma anche dalla nuova rotta merci Ravenna-Brindisi-Catania. Continua pertanto la strategia del 'Long Bridge', un ponte di collegamento tra Turchia, Grecia e Barcellona, che trova a Brindisi uno dei suoi snodi fondamentali. Il nuovo traghetto Euroferry Brindisi, capace di trasportare 1.000 passeggeri e 140 camion, porterà al raddoppio della linea Brindisi-Igoumenitsa. Nessun'altra comunicazione è filtrata in merito alle caratteristiche del nuovo ro-pax ma, stando alle indiscrezioni di mercato non confermate ufficialmente da Grimaldi Lines, potrebbe essere la Fimarow, unità proveniente dalla flotta di Fimlines parte dello stesso gruppo.

A partire dal 16 luglio inoltre, Brindisi sarà collegata nuovamente a Corfù con tre corse settimanali nei giorni di venerdì, sabato e domenica con le navi ro-pax Catania e Sorrento. Per i viaggi di ritorno da Corfù, i giorni di partenza verso lo scalo messapico saranno ugualmente il venerdì, il sabato e la domenica.

Nel frattempo qualcosa si muove anche in casa degli armatori greci, costretti dalla crisi del mercato greco e dalla diminuzione dei traffici, a dover ridimensionare o chiudere linee marittime: Endeavor Lines, un tempo promettente compagnia ellenica che ha garantito per anni i collegamenti marittimi tra Brindisi e la Grecia,

potrebbe ritornare a operare nel corso dell'imminente stagione estiva. La linea interessata sarebbe la classica Brindisi-Igoumenitsa-Patrasso, con fermate a Corfù, Cefalonia e Zante mentre le prenotazioni dovrebbero essere effettuate presso l'agenzia HML Cruises&Ferries di

Roma. La compagnia al momento dispone di 2 traghetti, la consueta Ionian Queen, ro-pax capace di accogliere (secondo la società) 1.725 passeggeri e 452 posti auto, e la new entry Princess T, sottoposta dal 2008 a incostanti lavori di ristrutturazione ed ampliamento.

## Tutte le rotaie portano a Monaco

Da Transport Logistic il cargo ferroviario europeo manda segnali di speranza nonostante il calo di volumi

**Monaco (Germania)** - Ogni due anni l'intero comparto del trasporto merci europeo si ritrova nella Capitale della Baviera per l'appuntamento fieristico di Transport Logistic, all'interno del quale il settore ferroviario continua a ricoprire un ruolo centrale.

L'edizione di quest'anno non ha mostrato la stessa atmosfera ottimistica che aveva caratterizzato quella del 2011, quando la crisi del 2008-2009 sembrava essere stata un episodio limitato e il raggiungimento dei livelli di traffico pre-crisi pareva a portata di mano. Oggi la realtà parla di volumi in calo, di un'economia tedesca che ha aperto il secondo trimestre con -2,3% di ordini all'industria in aprile, di rallentamento dei consumi nel cuore del Vecchio Continente.

Tuttavia il mondo del trasporto su rotaia sembra essere ancora in grado di reagire positivamente, e dalle giornate della Fiera sono emerse alcune tendenze significative

verso, da un lato, la ricerca di formule commerciali più flessibili, innovative e performanti; dall'altro, l'apertura ai nuovi flussi che guardano a oriente: ai Paesi dell'Est Europa, alla Turchia e alla Cina, ma anche, per noi più interessante, alle aree industriali e ai porti italiani.

Il Gruppo Contship ha approfittato della vetrina fornita dalla Fiera per presentare un nuovo servizio intermodale, gestito dalla controllata Hammibal, da Karlsruhe a Melzo, che si rivolge al traffico di tipo continentale, composto principalmente da casse mobili e semirimorchi, con orari pensati in modo da integrare al meglio la tratta ferroviaria nel ciclo di rotazione dei terminalisti stradali, che possono organizzare viaggi integrati di consegna e ricarica in zona. Il cliente può così contare su un costo complessivo concorrenziale e sulla sicurezza di rispettare i tempi di consegna su un transit-time A pomeriggio - C mattina. All'inizio sono previsti 3

roundtrips settimanali. La trazione del treno è affidata a SBB Cargo International, che segue la via del Gottardo.

Il terminal di Melzo si sta consolidando negli ultimi mesi sempre più come importante hub di traffici internazionali, nel quale si comettono servizi di ERS Railways e IMS Rail da Svizzera, Germania e Olanda con la rete Contship sui porti italiani e su altri terminali nazionali. Anche il Gruppo Rail Cargo Austria punta su un porto italiano, e con la

filiale Rail Cargo Italia ha in progetto di sviluppare il traffico tra il porto di Trieste e Wels, che dovrebbe essere integrato in una cooperazione con la compagnia turca U.NRO-RO per la realizzazione di un servizio *open-access* fra l'Europa centrale e la Turchia per autotrasportatori, che potranno caricare su treno a Wels i semirimorchi e trasbordarli a Trieste sul traghetto per la Turchia.

Particolare interessante: RCA utilizzerà il proprio sistema ISU (S2S n. 44/2010) che permette di caricare sul treno semirimorchi normali, non predisposti per il sollevamento.

Questa fetta di mercato interessa molto RCA, che negli ultimi giorni ha anche annunciato che Okombi (società dedicata alla gestione delle Autostrade Ferroviarie per il trasporto accompagnato di autotreni completi, pari a 300.000 veicoli nel 2012) sarà integrata all'interno del Gruppo per semplificare il rapporto con i clienti e favorire sinergie interne e migliore resa economica.

Il raggruppamento di Imprese Ferroviarie Xrail, che si occupa di migliorare la gestione del traffico a carro singolo - al quale non partecipa Trenitalia - ha tenuto un evento collettivo per annunciare un nuovo sistema di prenotazione integrata delle capacità di trasporto all'interno della

propria rete, e l'estensione a una trentina di scali del Nord Italia (già interessati da servizi a carro singolo collegati ai Paesi del Nord Europa da parte di Nord Cargo/DB Schenker e di Rail Cargo Italia) dei livelli di qualità offerti da Xrail in termini di garanzia di consegna, tracciabilità, informazione al cliente, e della integrazione nella rete delle sette Imprese partecipanti al raggruppamento.

Gli svizzeri di SBB Cargo si sono presentati nel solito mini-padiglione Swissmovers a fianco dei binari nell'area esterna, in cui sono raccolte le diverse componenti del Gruppo, compresa SBB Cargo International Italia. Sul binario a lato era esposta la nuova macchina ibrida elettrica e diesel per manovra e terminalizzazione, la piccola due assi di

Stadler classe 923, e numerose versioni dei containers speciali per merci rinfuse brevettati dagli austriaci di InnoFreight e oggetto di un accordo di sviluppo con SBB Cargo, che intende promuoverne l'uso per diversi tipi di merci nei trasporti interni alla Confederazione. Questi

contenitori, prevalentemente da 20' e che possono essere svuotati in modo semplice utilizzando un apposito aggancio ruotante che permette di girarli, sono utilizzati anche per servizi in Italia, ad esempio con treni dalla Francia per Mortara, gestiti da Fuori Muro per portare tranciato di legno nello stabilimento SIT del Gruppo Saviola. La Svizzera punta molto sul trasporto intermodale e sulle possibili soluzioni tecniche per abbatterne i costi e permetterne la diffusione anche sulle brevi distanze imposte dalla dimensione del Paese.

Railcare, operatore ferroviario di proprietà della Coop, ha presentato in una serie di dimostrazioni pratiche il sistema di trasbordo orizzontale di containers e casse mobili ideato e realizzato da Innovatrain AG, che consente con l'impiego del solo autista dell'autocarro di prelevare una cassa mobile da un carro ferroviario dotato della necessaria attrezzatura e trasbordarlo

Stadler classe 923, e numerose versioni dei containers speciali per merci rinfuse brevettati dagli austriaci di InnoFreight e oggetto di un accordo di sviluppo con SBB Cargo, che intende promuoverne l'uso per diversi tipi di merci nei trasporti interni alla Confederazione. Questi contenitori, prevalentemente da 20' e che possono essere svuotati in modo semplice utilizzando un apposito aggancio ruotante che permette di girarli, sono utilizzati anche per servizi in Italia, ad esempio con treni dalla Francia per Mortara, gestiti da Fuori Muro per portare tranciato di legno nello stabilimento SIT del Gruppo Saviola. La Svizzera punta molto sul trasporto intermodale e sulle possibili soluzioni tecniche per abbatterne i costi e permetterne la diffusione anche sulle brevi distanze imposte dalla dimensione del Paese.

Railcare, operatore ferroviario di proprietà della Coop, ha presentato in una serie di dimostrazioni pratiche il sistema di trasbordo orizzontale di containers e casse mobili ideato e realizzato da Innovatrain AG, che consente con l'impiego del solo autista dell'autocarro di prelevare una cassa mobile da un carro ferroviario dotato della necessaria attrezzatura e trasbordarlo

Stadler classe 923, e numerose versioni dei containers speciali per merci rinfuse brevettati dagli austriaci di InnoFreight e oggetto di un accordo di sviluppo con SBB Cargo, che intende promuoverne l'uso per diversi tipi di merci nei trasporti interni alla Confederazione. Questi contenitori, prevalentemente da 20' e che

possono essere svuotati in modo semplice utilizzando un apposito aggancio ruotante che permette di girarli, sono utilizzati anche per servizi in Italia, ad esempio con treni dalla Francia per Mortara, gestiti da **Fuori Muro** per portare tranciato di legno nello stabilimento SIT del Gruppo Saviola. La Svizzera punta molto sul trasporto intermodale e sulle possibili soluzioni tecniche per abbatterne i costi e permetterne la diffusione anche sulle brevi distanze imposte dalla dimensione del Paese.

**Railcare**, operatore ferroviario di proprietà della Coop, ha presentato in una serie di dimostrazioni pratiche il sistema di trasbordo orizzontale di containers e casse mobili ideato e realizzato da **Innovatrain AG**, che consente con l'impiego del solo autista dell'autocarro di prelevare una cassa mobile da un carro ferroviario dotato della necessaria attrezzatura e trasbordarlo

sul mezzo stradale dotato della attrezzatura complementare, in meno di cinque minuti e da un semplice binario di piazzale senza alcuna dotazione speciale. Trenta unità di questo sistema sono già operative ed altre 30 in costruzione, per l'impiego da parte di Coop svizzera nella sua importante rete di distribuzione su rotaia affidata a Railcare.

**BLS Cargo**, l'operatore svizzero che offre servizi di trazione fra Germania e Italia, era presente anch'esso all'interno dei padiglioni, vicino allo stand di **Hupac**, sempre molto affollato e quest'anno dedicato più concretamente a spazi per i contatti con clienti e fornitori.

Nell'area esterna si poteva osservare da vicino, anche se non in dimostrazione operativa, un carro della tedesca **CargoBeamer** per il trasporto di semirimorchi non sollevabili. La tecnologia applicata a questo sistema prevede il carico dei rimorchi entro piattaforme a lato binari, che grazie a tutta una serie di apparecchiature fisse a terra e integrate al carro vengono poi traslate orizzontalmente nel telaio del carro (*S2S n. 14/2012*).

Al vantaggio di una elevata automazione e rapidità delle operazioni, il sistema affianca però la necessità di disporre di terminali specificamente attrezzati (un po' come il francese Modalohr) e una notevole complicazione del carro ferroviario

che risulta piuttosto pesante, con la conseguenza di un costo finale piuttosto elevato (*S2S n.50/2012*). L'esemplare presentato a Monaco sembrava disporre di una piattaforma sul carro predisposta come un 'cestello' per il sollevamento con normali spreader a bracci per poter essere servito anche in terminali tradizionali (tecnica peraltro già vista su vagoni speciali realizzati anni fa in poche unità dalle ferrovie Belge e utilizzati da Lamutti).

Durante la Fiera è stato siglato un contratto di noleggio fra **AAE** e **ERS Railways** con

il quale quest'ultimo operatore si pone come primo grande utilizzatore dei nuovi carri tasca **TWIN** di seconda generazione, in corso di consegna al proprietario **AAE**, il principale noleggiatore di carri ferroviari in Europa. I nuovi vagoni, carri tasca articolati per il trasporto di Megatrailers, si distinguono per un peso minore, stabilità migliorata ulteriormente e, grazie all'impiego di freni a disco, rumorosità ridotta e bassi oneri di manutenzione. Il contratto riguarda 50 carri, metà del primo lotto in corso di fornitura a partire da Novembre prossimo; **AAE** ha comunicato di avere opzioni con i produttori per diverse centinaia di altre unità, dopo un investimento di 20 milioni di Euro per la progettazione del carro e la costruzione del primo lotto.

Per **ERS Railways** si tratta del secondo blocco di carri tasca per il carico dei Megatrailers, dopo le 25 unità del tipo **T3000e** sviluppato da **Ferriere Cattaneo** (*S2S n. 37/2012*) noleggiate da **Wascosa** lo scorso autunno per treni Olanda-Polonia su linee P400. Proprio **Wascosa** sta puntando molto sui carri **T3000e**, già in pieno regime di consegna da diversi mesi, e grazie al nuovo agente per l'Italia, la genovese **SSI**, ha lavorato anche a Monaco per acquisire clienti fra gli operatori italiani, sia pure per ora limitatamente alle relazioni con l'estero a causa della ridotta sagoma limite della rete ferroviaria a sud della trasversale

padana e di Bologna, che non permette il transito dei mezzi P400.

La rappresentanza ferroviaria italiana nella Fiera si è articolata da un lato sullo stand di **Trenitalia**, che raggruppava **Trenitalia Cargo**, **CEMAT** e le due controllate tedesche **OHE Cargo** e **TX Logistic** (curiosamente è stata lasciata a casa **Serfer**, anche se c'erano suoi funzionari), dall'altro lato su alcuni operatori privati, come **Contship** di cui abbiamo già detto, qualche impresa ferroviaria privata (ad esempio **InRail** e **Fuori Muro**) presente nell'ambito di rappresentanze regionali o di raggruppamenti logistici, e **GTS Rail** che aveva un proprio spazio, grazie anche allo status di compagnia di trasporto di **GTS Logistic**.

La parte del leone però l'hanno fatta - inevitabilmente - i padroni di casa, ovvero il **Gruppo Deutsche Bahn**, la impresa ferroviaria di proprietà dello Stato tedesco. Vedendo questo spazio espositivo pari a quasi un quarto della superficie del padiglione principale, con settori dedicati alle diverse Società dal Gruppo da **DB Netze** (il gestore dell'infrastruttura, anche in Germania interno alla Holding statale) agli altri satelliti e partecipati in moltissimi

Paesi europei (per l'Italia, Nord Cargo) e un'area di ristorazione per meeting improntati alla convivialità, insieme a un team commerciale di decine di persone a disposizione dei clienti consolidati o potenziali, non possono esserci dubbi sulla volontà di **Deutsche Bahn** di realizzare il progetto di diventare entro il 2020 un operatore logistico leader nel mondo e la principale impresa ferroviaria merci sovranazionale in Europa.

Se questo possa essere un bene per l'economia europea, al di là della indubbia capacità dei tedeschi di far funzionare il sistema ferrovia, è un argomento sul quale si potrebbe discutere. Intanto, **DB Schenker** va avanti con i fatti, e in occasione della Fiera ha presentato il nuovo collegamento intermodale **Bosporous Shuttle**, che a partire da settembre unirà la Germania con la Turchia offrendo tre viaggi alla settimana per un transit-time di cinque giorni su oltre 2.000 chilometri.

La gestione del treno è affidata per la parte europea a **DB Schenker Rail Bulgaria**, e dal confine turco allo scalo di **Halkali** (Istanbul) alle ferrovie turche **TCCDD**

## **Il porto di Trieste avrà le due gru per container di maggiore capacità di tutti i porti dell'Adriatico**

*Trieste Marine Terminal ha in atto l'upgrading di due mezzi di sollevamento*

~~inforMARE~~ - Entro l'inizio del prossimo autunno il porto di Trieste sarà dotato delle due gru per la movimentazione di contenitori di maggiore capacità di tutti i porti dell'Adriatico, che saranno in grado di servire navi full container con capacità di trasporto superiore a 13.000 teu, per le quali Trieste è dotata dei fondali necessari.

Al Molo VII dello scalo giuliano, infatti, sono stati ultimati i lavori di upgrading ed è tornata già in banchina la gru ex S4, di tipologia post-Panamax, con una capacità geometrica di 16 file di contenitori in larghezza e di cinque livelli in altezza, mezzo di sollevamento che - rinumerato S6 - è diventato super post-Panamax e quindi con capacità geometrica aumentata a 20 file di contenitori in larghezza ed a sette livelli in altezza.

«Dovranno essere ora completati i test operativi - ha spiegato Fabrizio Zerbini, presidente di Trieste Marine Terminal (TMT), la società che gestisce il container terminal al Molo VII - ed entro due settimane la gru sarà pienamente operativa. Domani - ha annunciato - verrà trasferita dalla banchina al cantiere la gru S3 che sarà oggetto degli stessi lavori di upgrading già effettuati sulla S6. L'upgrading della ex S3, rinominata S5, sarà ultimato entro la prima metà di ottobre e la gru sarà riposizionata in banchina ed operativa con le nuove capacità tecnico-operative entro la fine dello stesso mese».

«Continua, nonostante le difficoltà dell'economia e dei traffici internazionali - ha sottolineato Zerbini - la volontà del gruppo T.O. Delta, del quale TMT fa parte, di investire sul terminal del Molo VII per renderlo sempre più efficiente e capace di attrarre più traffico a Trieste coadiuvando, in questa direzione, l'attività svolta dall'Autorità Portuale».

«Diventare entro l'autunno lo scalo con le dotazioni "portainer" più competitive dell'Adriatico - ha commentato Marina Monassi, presidente dell'Autorità Portuale di Trieste - è un traguardo che abbiamo raggiunto affiancando il terminalista, con il duplice obiettivo di sostenere la crescita e migliorare la dotazione infrastrutturale dello scalo». 



13 giugno 2013

**ALTO ADRIATICO  
A RISCHIO IL PATTO  
DEI PORTI NAPA**

**Trieste - Scontro nell'Adriatico all'interno dell'associazione Napa, che raggruppa i porti di Venezia, Trieste, Capodistria e Fiume e che ha già visto uscire Ravenna.**

Ad accendere le micce dello scontro è il progetto del porto offshore portato avanti dal presidente dello scalo di Venezia, Paolo Costa, le cui dimensioni potrebbero mettere a rischio la sopravvivenza degli altri scali. Per il terminal sono già stati stanziati i primi 100 milioni di euro.

«I porti dell'alto Adriatico sono chiamati a una sinergia profonda, invece la piattaforma off-shore di Venezia rompe questo sistema di collaborazione» ha detto ieri la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani (foto), già europarlamentare così come Paolo Costa.

«Non a caso - ha continuato Serracchiani - il porto di Ravenna è uscito dall'associazione dei porti protestando nei confronti di questo progetto. Credo che Trieste, come Capodistria, siano chiamati a difendere più e meglio i propri interessi in un'ottica di sinergia e di concorrenza utile. Non possiamo pensare che alcuni progetti - ha concluso - siano fagocitatori di tutta la portualità dell'Alto Adriatico».

Parole che hanno mandato su tutte le furie Paolo Costa.

«Mi spiace che Debora Serracchiani commenti un'audizione della quale non può conoscere i dettagli. Nel corso dell'incontro - nel presentare il contributo di Venezia allo sviluppo dei porti adriatici - non ho mai mancato di sottolineare come questo faccia parte di una strategia Napa che auspica, sostiene e collabora a far realizzare sviluppi altrettanto sostanziali a Trieste, Capodistria e Fiume (attuali partner del Napa) ma anche di Ravenna che non può non continuare ad essere considerato anch'esso porto strategico nel creare massa critica, senza la quale l'Alto Adriatico non può ambire a raggiungere i traguardi europei che sono a portata di mano. Spiace constatare come la Presidente Serracchiani - sfuggendo ripetutamente a ogni richiesta di incontro e confronto - stia seguendo una strategia da "polli di Renzo" che - qualora avesse successo - non potrebbe aver altri effetti che quelli di rilanciare le portualità, non adriatiche, concorrenti. Confermo che per quanto mi riguarda continuerò ad

**operare per sostenere a Bruxelles, a Roma e in ogni luogo, tutti i progetti di sviluppo di tutti i porti dell'Alto Adriatico convinto che nonostante la Serracchiani, nel Nord Adriatico si vinca tutti assieme».**

L'associazione Napa è nata nel 2010, dopo che un'iniziativa analoga di coordinamento era stata avviata nel Tirreno dai porti liguri. La particolarità di Napa è che è un coordinamento internazionale. Ma così come nel Tirreno la convivenza Genova-Savona ha visto momenti di forte attrito, così nell'Adriatico si ripropone ora lo stesso tema del dualismo cooperazione-competizione. Nel 2012 gli scali riuniti in Napa hanno movimentato 101 milioni di tonnellate di merce, tra cui 1,5 milioni di teu nei container.

## Anche Cagliari nelle Autostrade del Mare

19 giugno 2013 |

CAGLIARI – “Apprendo con grande soddisfazione che abbiamo vinto la nostra battaglia: il porto di Cagliari è stato inserito dall’UE nelle Autostrade del Mare” così Piergiorgio Massidda, presidente dell’Autorità portuale di Cagliari commenta l’intervento alla Camera del sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti Erasmo D’Angeli.

Per Massidda “questo risultato premia il nostro porto e i risultati che si stanno concretizzando in questi anni: 3°porto italiano per tonnellate di merci transitate, 3° porto italiano per le rinfuse liquide e uno dei tre porti di transhipment italiani” – dati del centro studi del Gruppo Intesa Sanpaolo – “Mi preme ringraziare quanti in questi mesi si sono spesi per il nostro porto, in particolare va riconosciuto l’impegno e la disponibilità degli onorevoli Giommara Uggias e Antonio Cancian e di tutti quelli che hanno perorato la nostra causa nelle sedi istituzionali. Presto affronterò una nuova missione a Bruxelles nella certezza che Cagliari possa rappresentare un ruolo da cerniera tra UE e Nordafrica e che il rilancio della Sardegna possa in parte passare dalla forza del nostro porto”.

## **Di fare: Merlo (Assoporti), delusi su autonomia finanziaria**

Presidente, aumento tetto fondo inadeguato

GENOVA (ANSA) - GENOVA, 17 GIU - I porti italiani sono delusi dalle norme sull'autonomia finanziaria inserite nel dl Fare del Governo. "I porti non chiedono al Governo beneficenza ma soldi nostri" ha affermato il presidente Luigi Merlo. Secondo quanto emerso, il Governo prevede che i porti possano utilizzare gli avanzi di amministrazione non solo per le spese correnti, ma anche per investimenti e politiche commerciali, e possano superare il tetto dei 70 milioni (è stato alzato a 90) messo al fondo che finanzia le Autorità portuali con l'1% del gettito Iva. "Innalzare il tetto è positivo ma inadeguato - ha detto Merlo -. Il provvedimento, tra l'altro, deve essere pluriennale, perché solo in questo modo si possono affrontare investimenti strutturali, senno' continuiamo a vivere alla giornata. Da questo punto di vista penso che - ha concluso Merlo - avendo constatato l'impegno del Ministero dei Trasporti, sia stato quello del Tesoro a frenare, commettendo un errore molto pesante. In questo modo non si riesce a far uscire il paese dalla crisi". "Non conosciamo ancora la stesura finale perché mancavano dei passaggi in Consiglio dei Ministri e con il Ministero del Tesoro - spiega Merlo -. Per i Dragaggi, comunque, il passo avanti dovrebbe essere significativo mentre sull'autonomia finanziaria avevamo aspettative diverse". (ANSA).

## Certificazione AEO e tecnologia per operazioni doganali più rapide

Fontana, Amministrazione Federale delle Dogane ticinesi, illustra l'ammodernamento in corso anche in Svizzera

**Mendrisio (Svizzera)** - La semplificazione delle operazioni doganali è un tema sentito dagli operatori del settore e una innovazione importante è costituita, per spedizionieri ed autotrasportatori dal conseguimento della qualifica AEO-*Authorised Economic Operator*, rilasciata alle aziende ritenute affidabili in materia di sicurezza.

Sicurezza dei carichi trasportati e dei mezzi di trasporto, verificati in sede di entrata e di uscita dalla Svizzera, mentre sulla rete stradale il controllo spetta alle

diverse Polizie Cantionali.

Una qualifica, quella di AEO, riconosciuta dagli Stati con cui la Svizzera ha concluso accordi specifici, cioè Unione Europea, cui seguiranno presto Norvegia, Giappone, Stati Uniti e Cina.

A margine della presentazione organizzata a Mendrisio dalla Camera di Commercio del Canton Ticino, abbiamo sentito Remo Fontana, sostituto del Direttore di Circondario delle Dogane, su alcuni aspetti del programma, che prevede un'autoverifica in base ad un questionario dettagliato e controlli da parte degli specialisti.

Di fatto la procedura è uguale, o quantomeno simile, nei diversi paesi europei.

Fontana ha evidenziato i molti vantaggi pratici per l'operatore con qualifica internazionale AEO: controlli meno frequenti (fatta salva ovviamente la possibilità dell'Amministrazione di intervenire in ogni momento); meno dati di sicurezza richiesti; trattamenti e procedure preferenziali e più tempestive; possibilità di avere una comunicazione preventiva sui controlli.

Un vantaggio indiretto consiste poi nell'opportunità per l'azienda interessata di effettuare un check interno della sua struttura: sicurezza fisica e informatica, definizione dei ruoli e delle responsabilità, efficienza dell'organizzazione, preparazione del personale.

Quanto ai tempi lunghi che molti trasportatori lamentano nelle operazioni doganali alle frontiere svizzere, Fontana ha ricordato come l'impiego dell'informatica li abbia in effetti notevolmente accorciati

e come spesso essi dipendano da fattori esterni, legati ad esempio al traffico o ad altre cause contingenti. Per i mezzi con merci in transito l'orario delle operazioni doganali è ampio (dalle 5 alle 22) e può essere applicato anche a quelle destinate in Svizzera, se l'operatore possiede le necessarie documentazioni. Di fatto, è già possibile applicare il modello 'nordico', per cui

si comunicano preventivamente i dati, che sono immessi nel computer prima dell'arrivo effettivo del mezzo, così da sveltire la procedura.

In effetti, aggiunge Fontana, il controllo fisico si applica ad un 5-10% delle merci, e un contributo importante viene anche dalle nuove tecnologie avanzate, quale lo scanner mobile che valuta con una radiografia sofisticata la congruità delle merci con i documenti, e lo ScanVan che si applica ai pacchi, ad esempio quelli dei corrieri, e ai colli di minori dimensioni.

Quanto alla certificazione AEO, il cui ottenimento non comporta costi particolari, se non quelli eventualmente legati alle ristrutturazioni richieste in azienda, Fontana ha ricordato come gli standard applicati dalla Svizzera abbiano avuto pieno riconoscimento internazionale, e ha auspicato che presto tutta la filiera del trasporto, dall'importo e gli spedizionieri coinvolti fino ai vettori ed ai ricevitori, possa operare in base ad essi.

Il capo dei doganieri ticinesi, infine, ha ricordato come ormai i contatti con le diverse autorità straniere siano diventate sistematiche, proprio allo scopo di favorire gli operatori del settore.

## VALE trova la rotta per la Cina, Rio Tinto lascia volare via l'aquila

La compagnia mineraria brasiliana è fiduciosa di condurre a buon fine le trattative per consentire alle sue Valemax di entrare a pieno carico nei porti cinesi mentre il suo nuovo terminal malesiano di *transshipment* è quasi pronto

La brasiliana VALE ha sottoscritto una accordo – non si sa ancora se comprensivo di partecipazione azionaria – con l'operatore statale cinese Lianyungang Port Group che, a metà aprile, aveva ospitato una Valemax, sebbene non a pieno carico. Scopo dell'intesa è mettere in piedi un servizio regolare e diretto di rinfusiere dal Brasile (la Cina è il maggior consumatore di metalli ferrosi al mondo). La *bulk carrier* del primo approdo era stata la Vale Malaysia da 402.285 dwt, costruita nel 2012, che aveva attraccato a Lianyungang dopo aver allibito un quarto del carico al terminal di *transshipment* di Subic Bay (Filippine) in modo da poter entrare, quale nave da 299.252 dwt, nelle acque territoriali cinesi, attualmente proibite, per asseriti motivi di sicurezza, a naviglio di stazza superiore alle 350.000 dwt.

In seguito al fatto, il Ministero dei Trasporti cinese aveva criticato il 'trucchetto' utilizzato dai brasiliani per aggirare il divieto e ingiunto ai responsabili dei maggiori porti cinesi di attenersi strettamente alle normative in vigore. Lianyungang è il sesto porto cinese per movimentazione di carbone con 67,2 milioni di tonnellate registrate nel 2012, il 10% in più dell'anno precedente.

In Brasile, nel frattempo, dopo due anni di dragaggi e modifiche alla banchina, il porto di Tubarao è riuscito a realizzare il 'pieno carico' sulla Vale Espirito Santo (lunghezza 361 metri, larghezza 65) diretta in Oman.

Fino ad oggi le Valemax hanno attraccato in 10 porti al mondo e due terminal galleggianti di *transshipment* nelle Filippine, ai quali, nel primo semestre 2014, si aggiungerà un terminal (con annesso centro di distribuzione) in Malesia in modo da massimizzare l'efficienza operativa e ridurre i costi di spedizione dei materiali ferrosi alle aziende siderurgiche sulla costa asiatica.

Il nuovo terminal, situato a Teluk Rubiah, nello Stato del Perak (Malesia peninsulare), è infatti ormai praticamente completato e il primo carico dal Brasile è atteso verso la fine di quest'anno. Il primo dei 127 gruppi di nastri trasportatori è stato installato con successo sia nella

linea import che in quella export. Il terminal ha ricevuto 27.000 tonnellate di parti meccaniche per l'assemblaggio di un'unità di impilaggio (*stacker*) e una di recupero (*reclaimer*), due delle principali attrezzature di piazzale; è anche stata completata la costruzione delle rotaie che consentiranno di operare su due diverse zone di impilaggio, dedicate, rispettivamente, ai minerali provenienti dal nord e dal sud del Brasile. La linea import dovrebbe essere completata a dicembre per accogliere la prima Valemax, mentre quella export nel corso del 2014, così da consentire di caricare navi Capesize e Panamax che distribuiranno il minerale nel resto dell'Asia. A fine anno saranno 35 le Valemax in attività, tra quelle di proprietà della compagnia brasiliana e quelle da essa noleggiate ad uso esclusivo.

Rio Tinto ha firmato un accordo vincolante per vendere a Lundin Mining Corporation il progetto Eagle al prezzo di 325 milioni di dollari. Il progetto si trova nella Penisola Superiore dello Stato del Michigan (USA) e include una miniera sotterranea di nickel-rame ad alta gradazione e un impianto di trattamento, la cui costruzione era iniziata a giugno 2010, ormai completata per più

del 50%.

Rio Tinto ha dichiarato che tale vendita dimostra la rimovata attenzione e autodisciplina che la compagnia ha nei confronti degli investimenti. Più francamente, il gruppo è impegnato in una serie di vendite in modo da ricavare ingenti liquidità dalle proprietà ritenute non core-business.

Il primario gruppo minerario internazionale, che ha sede in Gran Bretagna, è composto da Rio Tinto plc,

quotata a Londra e New York, e da Rio Tinto Ltd, quotata alla Borsa australiana.

Le sue attività riguardano l'esplorazione, lo sfruttamento e la lavorazione di minerali, tra cui alluminio, rame, diamanti, carbone termico e siderurgico, uranio, altri minerali di uso industriale (borace, diossido di titanio e sale) e minerali ferrosi, con centri di produzione in Australia, Asia, Europa, Africa e nelle Americhe.

## **European Shippers' Council e Asian Shippers' Meeting esprimono preoccupazione per la nuova alleanza armatoriale P3**

*Non deve in alcun modo - hanno sottolineato le associazioni - pregiudicare o mettere a rischio la libera scelta dei caricatori*

Infomare - In occasione della riunione tenuta ieri a Bruxelles l'European Shippers' Council (ESC) e l'Asian Shippers' Meeting (ASM) hanno commentato la nuova alleanza armatoriale nel settore del trasporto di linea annunciata dai tre leader mondiali del comparto, rispettivamente la danese Maerks Line, che è la prima compagnia per capacità di carico della flotta, la svizzera Mediterranean Shipping Company (MSC) e la francese CMA CGM (Infomare del 18 giugno 2013). Le due associazioni dei caricatori hanno espresso profonda preoccupazione circa questa cooperazione che - hanno sottolineato ASM ed ESC - «non deve in alcun modo pregiudicare o mettere a rischio la libera scelta dei caricatori ed una concorrenza leale basata sulle tariffe, sul livello di servizio e sulle rotte». (M)

**Maersk, MSC e CMA CGM costituiranno la nuova alleanza P3 Network**

*I tre principali vettori del trasporto di linea metteranno in campo 255 navi per una capacità di 2,6 milioni di container che saranno impiegate in 29 servizi*

~~18/06/2013~~ Secondo il parere di molti manager del settore del trasporto marittimo di linea, il fenomeno della concentrazione in atto nel comparto ha subito negli ultimi anni un arresto per l'impossibilità di assicurarsi il sostegno finanziario indispensabile per attuare fusioni tra grandi compagnie. «Non ci sono i soldi» ci hanno confidato numerosi dirigenti tra una serie di altre motivazioni più consone alla policy aziendale.

Il più recente e più rilevante progetto di fusione è quello tra le tedesche Hapag-Lloyd e Hamburg Süd, che è stato temporaneamente accantonato nonostante la volontà di entrambe le compagnie, dei loro azionisti (in particolare, del gruppo turistico TUI, ansioso di cedere la propria partecipazione in Hapag-Lloyd) e delle istituzioni tedesche di raggiungere un accordo (~~18/06/2013~~ del 25 marzo 2013). Secondo molti analisti, la fusione tra la sesta e la dodicesima compagnia del settore è stata per ora lasciata in sospeso a causa di un disaccordo sulla struttura e sulla conduzione della nuova società. Ma alcuni sostengono che solo qualche anno fa la maggiore facilità di reperire risorse finanziarie avrebbe rapidamente contribuito ad appianare queste divergenze.

Se mancano i soldi ed è estremamente difficile attuare fusioni, non manca però la determinazione di collaborare stringendo alleanze operative, come dimostrano le tre principali compagnie del settore, la danese Maersk Line, l'elvetica Mediterranean Shipping Company (MSC) e la francese CMA CGM, che assieme hanno una flotta di quasi 1.500 navi portacontainer con una capacità di stiva complessiva prossima a 6,4 milioni di container teu. Oggi i tre vettori leader mondiali hanno annunciato infatti una partnership operativa a lungo termine denominata P3 Network alle quale destineranno 255 navi per una capacità di carico pari a 2,6 milioni di teu, che impiegheranno in ben 29 servizi sulle principali rotte marittime mondiali: Asia-Europa e rotte transpacifiche e transatlantiche.

Maersk Line, che attualmente ha una flotta di circa 590 navi per una capacità pari a 2,6 milioni di teu, contribuirà al 42% circa della capacità dell'alleanza P3 Network assicurando quindi stiva per 1,1 milioni di container teu. La compagnia danese immetterà nel nuovo network anche le nuove navi di classe Triple-E che ha iniziato a prendere in consegna (~~18/06/2013~~ del 14 giugno 2013) e che, con una capacità di 18.000 teu sono le portacontainer più grandi del mondo. Il gruppo MSC, che ha 475 portacontainer per una capacità di 2,3 milioni di teu, contribuirà al nuovo network una capacità di stiva di 900mila teu, pari al 34% del totale, mentre la francese CMA CGM, dotata di una flotta di 430 portacontainer per 1,5 milioni di teu, coprirà il restante 24% con circa 600mila teu.

Secondo le previsioni, il P3 Network diventerà operativo nel secondo trimestre del 2014 dopo la stipula di accordi definitivi da parte dei partner, attesi entro la fine di quest'anno, e dopo l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni da parte delle autorità antitrust. Le portacontainer del nuovo network saranno gestite autonomamente da un centro operativo congiunto, mentre le tre compagnie continueranno a commercializzare autonomamente i servizi.

Maersk, MSC e CMA CGM hanno precisato che i nuovi servizi offriranno un maggior numero di partenze settimanali rispetto all'attuale offerta individuale nonché un maggior numero di scali. 

## **Evergreen launches East Black Sea service**

The Taiwanese carrier Evergreen Line is to launch a new East Black Sea (EBS) service jointly with United Feeder Services (UFS). The partners will operate two vessels, the 971 teu "BFP Melody" and the 1,155 teu "Murat K" respectively. The first sailing of the "BFP Melody" is planned to start from Piraeus (Greece) this week (week 25). The service's port rotation thereafter will be Istanbul, Poti, Novorossiysk and Piraeus. Poti is a significant addition to Evergreen's global port network as the port serves Georgia and surrounding territories. Located between the Black and the Caspian Seas, Georgia provides a natural corridor to the markets of neighbouring countries thanks to its improved road and rail connections.

[www.evergreen-line.com](http://www.evergreen-line.com)

**Drewry: vessel utilisation below 85% not the end of the world**

According to the British analyst Drewry, the 61% increase in freight rates for spot cargo from Shanghai to Genoa (Italy) between 30 May and 6 June appears to have been caused by ocean carriers' behaviour rather than market fundamentals. Supply and demand normally play a major role in determining freight rate trends, but are unlikely to have been the only factor behind the dramatic freight rate increase from Asia to the Mediterranean on 6 June, as westbound ships are currently far from full, Drewry says. Average utilisation of all vessels deployed in the tradelane during April was 87%, since when cargo growth has remained doubtful. The increase in freight rates from Asia to the Mediterranean is unlikely to last long without ocean carriers recognising that average vessel utilisation below 85% is not the end of the world, thinks Drewry.

[www.drewry.co.uk](http://www.drewry.co.uk)