



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

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

**3 SETTEMBRE 2013**

# Porto, è corsa contro il tempo

La grana del Terminal Rinfuse, i ritardi sui dragaggi e sui lavori alla piastra logistica, l'ingessamento del Distripark, l'espansione dei porti africani: lo scalo tarantino rischia di non essere più competitivo

DI MICHELE MONTENAPOLI

# O

ccorre fare presto, prima di quanto si pensi altrimenti anche le ultime certezze si materializzeranno. I prossimi mesi saranno cruciali per il porto di Taranto. Dopo che il Consiglio di Stato ha ribaltato una sentenza del Tar, che aveva congelato i finanziamenti destinati allo scalo tarantino (circa 200 milioni di euro) a causa dell'eterna ed

ingarbugliata matassa legata al trasferimento del Terminal Rinfuse (che vede in prima linea la famiglia Caramia) dal molo polisetoriale, l'Autorità portuale, e in particolare il presidente e commissario straordinario per le grandi opere, il professor Sergio Prete, deve accelerare tutti gli iter perché iniziano a decollare altri porti, soprattutto quelli africani che affacciano sul Mediterraneo.

## IL TIMORE

Taranto è ferma, gli altri camminano e in alcuni casi corrono. A favorire altre realtà portuali sono condizioni che lo scalo jonico aveva già individuato dieci anni fa, ma che a distanza di tutto questo tempo non sono state realizzate. Oggi a destare preoccupazione non sono solo i dragaggi ma è pure la competitività sul mercato. Il costo delle operazioni, dunque l'imbarco e sbarco dei contenitori, la manodopera, l'organizzazione dei servizi, la burocrazia (che rispetto all'Italia da altre parti è quasi annullata) rendono dura la vita ai porti italiani che, come nel caso di Taranto,

perdono appeal per la mancanza di infrastrutture adeguate.

In questo scenario, considerata la complessità della situazione, non è da escludere il disimpegno di Sogesid spa, una società in house (nata per le bonifiche di fognatura) indicata dai Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture per cercare di accelerare il processo di sviluppo del porto. Considerata la complessità della situazione, però, è come se per tutto questo tempo la Sogesid sia rimasta a folle.

## LE CRITICITÀ

I dragaggi a Taranto sono fermi da otto anni con una capacità di attracco di 14,5

metri (gestione-Michele Conte). Nei porti in espansione, come quelli nord africani, il pescaggio raggiunge già i 16,5 metri, misura che a Taranto si potrà ottenere a distanza di almeno tre anni dall'inizio dei lavori. Mancano, però, ancora tutte le autorizzazioni necessarie. E, soprattutto, per costruire la cassa di colmata necessaria per mettere i fanghi che saranno dragati dalla darsena del molo polisetoriale, uno spazio di circa 2,5 milioni di metri cubi, sarà necessario bonificare l'ex yard Belleli. Secondo quanto previsto dall'Accordo di programma, per realizzare i dragaggi deve essere realizzata prima la cassa di colmata, che a sua volta non si può costruire se prima non si

mette in sicurezza la falda acquifera dell'ex yard Belleli. Bonifica che ancora deve essere avviata.

Il porto di Taranto soffre anche la mancanza di un ultimo miglio attrezzato: un raccordo ferroviario senza collegamento diretto con le linee nazionali (ad oggi si deve passare dalla stazione), una infrastruttura viaria incompleta e una retroportualità priva di chi produce e riceve le merci. In questo scenario, si registra la totale assenza del Distripark, la società consortile costituita nel 2002 da Provincia, Comune, Camera di commercio e Autorità Portuale di Taranto (oggi presieduta dal sindaco Ippazio Stefano), che in un undici anni è riuscita, principalmente, ad effettuare gli espropri dei terreni pagando gli oneri ai proprietari. Il Distripark invece, almeno secondo gli intenti, avrebbe dovuto realizzare interventi connessi alla creazione di

## NUMERI DEL PORTO

### 14,5

**METRI**  
È attualmente la capacità di attracco delle navi.

### 16,5

**METRI**  
È l'obiettivo che si intende raggiungere dopo i lavori.

### 840

**MLA**  
Sono i contenitori movimentati dieci anni fa.

### 200

**MLA**  
I contenitori movimentati nel 2012 nel porto tarantino.

una rete di trasporto intermodale in grado di agevolare lo sviluppo della logistica. Undici anni, evidentemente, non sono bastati.

La realizzazione della piastra logistica e delle opere previste in quella voce di bilancio, per la quale ci sono 219 milioni a monte, garantirebbe anche il raddoppio del IV sporgente (e quindi di risolvere il contenzioso col Terminal Rinfuse) e la realizzazione della strada dei moli che collegherebbe il porto storico con quello ad ovest di Punta Rondinella. Progetti stabiliti nel 2001. Dodici anni persi nella competitività del mercato globale, che ha già aggredito Taranto.

La Sogesid spa, la società indicata dai ministeri per accelerare l'iter, **potrebbe lasciare considerata la complessità della situazione.** Ancora tutto fermo per la bonifica dell'ex yard Belleli.

## A TARANTO NAVI DA CROCIERA

Il traffico crocieristico nel porto di Taranto. Ci sarebbero alcune compagnie interessate allo scalo jonico: notizie che rimbalzano da ambienti della Regione Puglia.

Il Piano regionale dei Trasporti, quello concepito dall'ex presidente della Regione Puglia Raffaele Fitto e dall'ex assessore regionale ai Trasporti Pietro Franzoso dopo dieci anni rischia di non essere più attuale. Il Piano prevedeva che tutti i capoluoghi di regione potessero usufruire, in una logica di sistema, di tutte le proprie potenzialità per favorire lo sviluppo dei trasporti per mare, per terra e per aria. A distanza di dieci anni, però, sono cambiate tutte le condizioni e lo scalo jonico non può più limitarsi al transhipment. Fino a dieci anni fa, infatti, il porto di Taranto movimentava 840mila contenitori, oggi invece riesce a farne poco meno di un quarto: non più di 200mila contenitori.

Senza la movimentazione dell'Ilva il porto di Taranto non avrebbe ragione d'essere. Di certo, però, c'è che l'azienda siderurgica non produrrà più come un tempo per esigenze di mercato e per ottemperare alle prescrizioni dell'Aia. Ciò significa che ilva potrebbe fare a meno di spazi, banchine che già oggi non impegna per ovvie ragioni. Gli stessi spazi che potrebbero essere destinati ad altro uso, ovviamente con pescaggi diversi da quelli attuali. Le condizioni oggi ci sono, sta ora alla politica non far perdere un altro treno a Taranto per favorire Bari.

## Il Governo italiano bocchia Kallas

In una relazione presentata al Parlamento tutte le critiche alle misure annunciate nel nuovo Regolamento comunitario in materia portuale

Secondo l'Italia il nuovo regolamento comunitario sui porti non s'ha da fare.

Lo dice chiaramente la relazione governativa relativa sulla "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti", che è stata presentata nelle scorse settimane al Parlamento. Come noto (S2S n.21/2013), l'iniziativa comunitaria riguarderà 319 porti Ten-T considerati strategici e propone "procedure nuove, trasparenti e aperte per selezionare i fornitori di servizi portuali". Secondo l'impostazione dell'UE, "garantendo un ambiente aperto e concorrenziale in materia di servizi portuali e introducendo una maggiore pressione concorrenziale nei porti che ancora non la prevedono, gli operatori saranno indotti a fornire servizi migliori e più affidabili". La proposta relativa ai porti applica "il principio generale della libera fornitura di servizi, senza alcuna discriminazione, e allineerà il settore portuale agli altri modi di trasporto e al funzionamento del mercato interno". Nella relazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti emerge chiaramente che "l'Italia avrebbe preferito che la Commissione si fosse limitata a elaborare soltanto delle linee guida in materia, ossia uno strumento di *soft legislation*, e che, qualora fosse stato deciso di presentare una proposta di normativa a tutto campo di carattere più cogente, fosse quanto meno *soft* il contenuto della stessa, alla luce dell'accertata grande diversità degli ordinamenti portuali dei vari Paesi". L'esecutivo sottolinea come lo "intervento comunitario avrebbe potuto essere più rispettoso del principio di sussidiarietà se, in luogo del ricorso allo strumento del

Regolamento, si fosse optato per delle Linee Guida o, al massimo, per una Direttiva" e che "una tale scelta avrebbe evitato di imporre un modello ordinamentale unico a tutti i Paesi, anche perché è convinzione di questa Amministrazione che, per raggiungere con successo gli obiettivi auspicati dalla Commissione, sarebbe stato più che sufficiente l'adozione di un numero limitato di principi generali applicabili alle differenti legislazioni degli Stati membri"

L'Italia insomma non ha gradito di essere bypassata dall'UE, che ha utilizzato lo

strumento normativo del Regolamento, e non concorda "sull'assunto di fondo che la diversità di un ordinamento nazionale rispetto agli altri sarebbe di per sé un elemento sintomatico di distorsione della concorrenza, dovendo invece esaminare e comprovare in quali specifici settori e in quali specifici Paesi vi sia effettivamente una carenza di libera competizione".

Entrando poi nel merito delle questioni e degli articoli che compongono il Regolamento comunitario, la relazione del Ministero dei Trasporti esprime diverse critiche su vari aspetti della materia. Con riferimento ai "Servizi di movimentazione

della merce (*cargo handling*)", Bruxelles introduce il principio del libero accesso alla fornitura di servizi portuali a tutte le imprese comunitarie, ma non include, secondo l'Italia, attività rilevanti quali il deposito, lo svuotamento, il riempimento e altri servizi correlati, complementari e accessori che hanno invece nella legge italiana una disciplina specifica. Questa circostanza finirebbe per determinare una disciplina frammentata e diversificata tra i porti Ten-T e gli altri.

Altro articolo delicato è quello sulle "Limitazioni nel numero dei fornitori di servizi portuali", che riguarda soprattutto i servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio, ormeggio). Nella relazione si legge che "le previsioni in materia non sembrano delineare un quadro che produce effetti dirompenti sull'attuale disciplina nazionale, anche perché consente agli Stati membri di derogare al principio di obbligatorietà di avere molteplici erogatori dei relativi servizi". La questione rimane comunque delicata, perché il Regolamento "consente di limitare il numero di prestatori di servizi solo in caso di scarsità di aree operative nel porto o a seguito dell'imposizione di obblighi di servizio pubblico, senza citare l'interesse pubblico della sicurezza della navigazione in ambito portuale, né fare espressamente cenno alla possibilità di conferire diritti esclusivi per la tutela di tale interesse pubblico". Se a questo orientamento si aggiungono le recenti sentenze pronunciate dall'Antitrust italiana, i fornitori di servizi tecnico-nautici non possono certo sentirsi al sicuro. Il tema della "Trasparenza delle relazioni finanziarie" non penalizzerà secondo il Ministero dei Trasporti i porti nostrani, poiché, "essendo le Autorità Portuali enti pubblici non economici, i loro bilanci

assicurano gli standard di trasparenza previsti". Più delicato e forse meritevole di attenzione è invece il fatto che "la Commissione Europea ha più volte assunto l'orientamento di considerare aiuti di Stato i trasferimenti di risorse pubbliche alle Autorità Portuali italiane per la realizzazione di infrastrutture portuali (senza considerare che trattasi di trasferimenti fra amministrazioni pubbliche per realizzare opere sul demanio dello Stato, che ad esso restano nella sua veste di 'proprietario' dei beni pubblici)". Secondo l'orientamento comunitario

dovrebbe dunque essere presupposta l'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali.

In materia di 'Governance delle Autorità Portuali', il Regolamento sui porti voluto da Kallas non sembra intervenire però in maniera radicale, lasciando una certa flessibilità agli Stati membri. Su taluni profili, però, "la normativa comunitaria disegna un ruolo centrale e pressoché esclusivo delle Autorità Portuali nell'amministrazione di vari aspetti attinenti la vita del porto, il che diverge da quanto previsto nella vigente legislazione nazionale, che vede invece una ripartizione di compiti tra Autorità Portuali e autorità marittime periferiche a seconda dei profili da disciplinare".

Qualche perplessità desta, secondo la relazione del Ministero italiano, anche la previsione di un 'Organo indipendente di supervisione' incaricato di assicurare la corretta applicazione del Regolamento, "poiché tale previsione di per sé rischia di appesantire anziché alleggerire i processi di verifica e controllo, già abbastanza numerosi nel nostro ordinamento (vigilanza del Ministero dei Trasporti e del Ministero delle Finanze, controlli dei revisori dei conti e della Corte dei Conti, eventuali interventi di organismi indipendenti)".

Nicola Capuzzo

# I terminal container alla sfida del futuro

Drewry stila la Top 10 mondiale tra i network portuali e pone l'attenzione, quali sfide del futuro, sui volumi crescenti e sulla dimensione delle navi

"Il comparto rimane dinamico e profittevole, ma molti cambiamenti sono in atto. I terminalisti hanno di fronte due sfide fondamentali: la crescita dei traffici container e la dimensione delle navi".

Sono queste, secondo gli analisti di Drewry, i fattori con cui dovremo fare i conti i terminal container nel medio-lungo termine, anche se l'aumento dei volumi da movimentare non sarà così elevato com'è stato negli anni '90 e nei primi anni 2000. La domanda mondiale di capacità

portuale crescerà di circa 186 milioni di TEUs, superando nel 2017 la soglia degli 800 milioni di TEUs/anno. Nei prossimi esercizi il tasso di crescita medio annuale dovrebbe attestarsi intorno al 5%.

Sul fronte del gigantismo navale le dimensioni delle portacontainer sono cresciute in maniera vertiginosa. L'unità più grande attualmente operativa a livello mondiale (18.000 TEUs di capacità) è quattro volte più grande di una portacontainer extra-large di inizio anni

'90. Questa tendenza a ordinare navi di dimensioni e capacità sempre maggiori sta portando a una crescente necessità di mettere in piedi alleanze operative e commerciali di cui la P3 proposta da MSC, Maersk e Cma-Cgm (S2S n.25/2013) rappresenta l'esempio lampante. L'ingresso in attività di navi di capacità fino a 18.000 TEUs sta creando un effetto a scalare che mette fuori mercato le navi più piccole e accresce la dimensione media delle portacontainer impiegate anche nei traffici secondari fino a qualche anno fa serviti da navi feeder. Questo aspetto, secondo Drewry, può comportare serie problematiche nella scelta delle toccate da compiere, perché molti dei porti esclusi dalla rotazione delle maxi-navi da 15.000-18.000 non sono attrezzati per ricevere nemmeno le unità da 8.000-10.000 TEUs impiegate oggi per servire i collegamenti secondari.

PSA International (che in Italia controlla Voltri Terminal Europa e Vecon) rimane saldamente al primo posto della classifica mondiale di terminal container con 50,9 milioni di TEUs movimentati nel 2012, seguita a distanza da Hutchison Port Holdings, che ha sfiorato quota 45 milioni di TEUs. Al terzo posto c'è APM Terminals (gruppo Maersk) con 33,7 milioni di TEUs e Dubai Ports World con 33,4 milioni.

La Top Ten dei terminalisti mondiali è stata rivelata dall'ultimo "Annual Review of Global Container Terminals Operators" pubblicato da Drewry Maritime Research, nel quale, oltre alla confermata leadership di alcuni terminalisti puri (seppure alcuni si dimostrano più dinamici di altri), viene messo in evidenza come diverse compagnie di navigazione hanno invece

Secondo Neil Davidson, l'analista che ha curato questo report di mercato sui porti mondiali, "nel club dei terminalisti globali ci sono differenti strategie e livelli d'attività. Alcuni sono molto decisi a espandere il proprio network mentre per altri si assiste a modesti cambiamenti". Davidson ha poi aggiunto che "fusioni e acquisizioni sono molto probabili,

## Top Ten Global Terminal Operators

Ranking	Operator	Million TEU	% share of world throughput
1	PSA International	50.9	8.2%
2	Hutchison Port Holdings	44.8	7.2%
3	APM Terminals	33.7	5.4%
4	DP World	33.4	5.4%
5	COSCO Group	17.0	2.7%
6	Terminal Investment Limited (TIL)	13.5	2.2%
7	China Shipping Terminal Development	8.6	1.4%
8	Hanjin	7.8	1.3%
9	Evergreen	7.5	1.2%
10	Eurogate	6.5	1.0

Fonte: Drewry Maritime Research

dovuto fare cassa cedendo partecipazioni dei loro terminal.

È stato così per MSC, che ha ceduto il 35% di TIL al fondo Global Infrastructure Partners (S2S n.14/2013), e anche per Cma-Cgm che ha rinunciato al 49% di Terminal Link passato nelle mani di China Merchants Holdings. Tra i terminalisti emergenti vengono segnalati anche Gulfainer, Bolloré, Yildirim, GPI, SAAM Ports, Ultramar e Ports America.

Attenzione particolare meritano i nuovi mercati emergenti, sui quali diversi terminalisti stanno puntando in prospettiva futura: tra i più dinamici in termini di espansione del proprio network Drewry segnala TIL e ICTSI.

soprattutto per i terminal controllati dai carrier. Nelle retrovie ci sono infatti diversi gruppi emergenti che stanno perseguendo strategie di crescita aggressive che presto li faranno rientrare fra i primi player mondiali".

Nicola Capuzzo

## Cagliari, 120 milioni di euro per rilanciare il porto

Centoventi milioni di euro da spendere in tre anni per migliorare il porto di Cagliari. E' quanto prevede il piano delle opere pubbliche 2014-2016 dell'Autorità portuale del capoluogo sardo, appena approvato. La fetta più grande (circa 100 milioni) spetta al Porto canale, ormai a una svolta. Un'area che, anche in vista della realizzazione dei 15 cantieri per le imbarcazioni o al possibile decesso della zona franca doganale, è destinata a cambiare radicalmente. Gli interventi: lavori di infrastrutturazione di area destinata a funzioni portuali, industriali e servizi logistici, completamento della viabilità interna, realizzazione del parco della chiesa di Sant'Efisio nell'avamposto est dello scalo industriale, banchinamento navi ro-ro. Ancora: realizzazione di due capannoni da destinare a officina per il pronto intervento sui mezzi portuali e locali destinati agli addetti al controllo dei varchi. La trasformazione della linea di costa cittadina comincia dalla nuova darsena per i pescherecci, per continuare con la prosecuzione della passeggiata del "waterfront" lungo il molo Dogana. Strategica per l'accoglienza dei passeggeri la stazione marittima del Molo Sabauda. Mentre per Sa Ferdinanda è previsto un intervento di riqualificazione con la demolizione dei fabbricati fatiscenti.

## Fiumicino costruisce il suo porto commerciale

Tutto pronto per la realizzazione del porto commerciale di Fiumicino. Il sindaco della città laziale, **Esterino Montino**, ha annunciato che ad ottobre ci sarà la gara d'appalto per l'affidamento dei lavori. Si comincerà con l'allestimento della darsena pescherecci, ma la parte più importante del progetto prevede la costruzione di una banchina per navi da crociera e ro-ro lunga 800 metri, dove transiteranno, secondo le stime, almeno 200mila crocieristi l'anno. "L'incontro recente con il presidente dell'Autorità portuale, Pasqualino Monti, è servito a fare il punto della situazione e a definire le rispettive competenze: compito della nostra amministrazione - spiega il primo cittadino - sarà quello della realizzazione delle opere a terra, dell'assetto viario e della logistica: a tal proposito abbiamo già fatto scattare dei sopralluoghi per avere al più presto una fotografia completa".

## Amburgo si attrezza per le mega navi

I più importanti scali d'Europa si attrezzano per lavorare sulle mega portacontainer. È la volta del porto di Amburgo, dove sono appena approdate quattro gru di ultima generazione progettate per operare velocemente su navi da 18mila teu. Le nuove gantry cranes sono state costruite dalla Shanghai Zhenhua Heavy Industry Co. (ZPMC) ed hanno navigato otto settimane per raggiungere il Container Terminal Burchardkai. Si tratta di strutture davvero notevoli: possono lavorare su navi che trasportano file di 24 container, grazie ai bracci di 74 metri, a fronte delle 25 file delle nuove portacontainer da 18mila teu. Inoltre, possono operare in coppia, movimentando così due container da 40 piedi e quattro da venti piedi. Ogni gru ha una portata massima di 110 tonnellate. Le nuove strutture mobili (in autunno ne è attesa una quinta) entreranno progressivamente in funzione nei prossimi mesi.

## Container, Amsterdam cresce nel primo semestre

Nel primo semestre del 2013 il porto di **Amsterdam** ha registrato un traffico di 40,3 milioni di tonnellate, in crescita del 5,4% rispetto allo stesso periodo del 2012. Le importazioni sono ammontate a 26,7 milioni di tonnellate (+6,7%) e le esportazioni a 13,6 milioni di tonnellate (+3,0%). I settori merceologici nei quali sono stati totalizzati gli incrementi più rilevanti sono quelli del carbone (+27%) e delle rinfuse agricole (+24%), che si sono attestate rispettivamente a 9,8 milioni di tonnellate e 4,8 milioni di tonnellate, mentre in forte calo sono risultati i traffici di container (-24%) e di rotabili (-54%), calati rispettivamente a 340mila e 177mila tonnellate. Più contenuta la flessione dei prodotti petroliferi (-3%), scesi a 19,9 milioni di tonnellate, e dei materiali da costruzione (-2%). Le altre merci varie sono aumentate del 43,0% a un milione di tonnellate.

"Il 2013 - ha dichiarato l'amministratore delegato della Port of Amsterdam, **Dertje Meijer** - ha avuto un inizio promettente. Abbiamo rilevato un aumento del traffico nonostante la situazione economica insoddisfacente. Sulla base di questi dati, prevediamo di essere in grado di concludere l'anno con una certa crescita".

**Nel primo semestre il porto di Amsterdam ha movimentato 40,3 milioni di tonnellate di merci (+5,4%)**

*L'intero sistema portuale di Amsterdam ha registrato un traffico di 48,3 milioni di tonnellate (+3,7%)*

~~inforMARE~~ Nella prima metà del 2013 il sistema portuale di Amsterdam, costituito dagli scali di Amsterdam, Ijmuiden, Beverwijk e Zaanstad, ha movimentato un traffico di 48,3 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del 3,7% rispetto al primo semestre dello scorso anno.

Il solo porto di Amsterdam ha realizzato un traffico di 40,3 milioni di tonnellate, in crescita del 5,4% sui primi sei mesi del 2012. Le importazioni sono ammontate a 26,7 milioni di tonnellate (+6,7%) e le esportazioni a 13,6 milioni di tonnellate (+3,0%). I settori merceologici nei quali sono stati totalizzati gli incrementi più rilevanti sono quelli del carbone (+27%) e delle rinfuse agricole (+24%), che si sono attestate rispettivamente a 9,8 milioni di tonnellate e 4,8 milioni di tonnellate, mentre in forte calo sono risultati i traffici di container (-24%) e di rotabili (-54%), calati rispettivamente a 340mila e 177mila tonnellate. Più contenuta la flessione dei prodotti petroliferi (-3%), scesi a 19,9 milioni di tonnellate, e dei materiali da costruzione (-2%). Le altre merci varie sono aumentate del 43,0% a un milione di tonnellate.

Nel primo semestre di quest'anno il settore delle crociere ha registrato gli scali di 64 navi, uno in più rispetto allo stesso periodo del 2012.

«Il 2013 - ha commentato l'amministratore delegato della Port of Amsterdam, Dertje Meijer - ha avuto un inizio promettente. Abbiamo rilevato un aumento del traffico nonostante la situazione economica insoddisfacente. Come porto energetico, registriamo una continua crescita della domanda di energia. Ciò è correlato al prezzo relativamente basso del carbone e alla crescente necessità di importazioni della Germania, dovuta in parte alla chiusura delle miniere. Sulla base di questi dati del primo semestre dell'anno, prevediamo di essere in grado di concludere il 2013 con una certa crescita». 

**Infrastrutture.** I rilievi della Corte dei conti: investimenti pubblici ingenti ma troppi ritardi e inefficienze

# Ai porti fondi per 5 miliardi

Distorsioni nella ripartizione, sfavoriti gli scali con più traffici

**Raoul de Forcade**

Quasi 5 miliardi di euro. A tanto ammonta la somma degli investimenti pubblici sui porti italiani. Una cifra decisamente alta, specie in un momento in cui il Governo si dibatte per far quadrare i conti. A un esame superficiale di questa situazione, dunque, parrebbe che la programmazione sugli scali italiani sia, almeno sotto il profilo degli investimenti, soddisfacente. Invece le cose non stanno così. Perché gran parte dei fondi stanziati per le banchine, sono indirizzati a porti che hanno volumi di traffico molto inferiori a quelli storici di Genova, La Spezia e Livorno, da cui passa più del 60% del traffico nazionale non di transhipment. Senza contare che la Corte dei conti, nelle scorse settimane, ha condotto un'indagine sulle spese per la realizzazione di opere infrastrutturali dei porti, rilevando ritardi e inefficienze.

Non solo. A livello ministeriale, a fronte di un impegno di 4,9 miliardi, non sono dichiarate linee guida di programmazione nazionale che sottendano a questo

impegno, né verifiche d'impatto delle opere finanziate nei vari mercati, rispetto ai costi dei singoli impianti portuali o al grado di saturazione o adeguatezza delle strutture oggi operative. Non sono noti, poi, esiti di verifiche di congruità con le scelte già stabilite per quanto attiene a reti e nodi terrestri. Alcuni investimenti previsti, poi, sono stati programmati per porti non inseriti nella rete europea Ten-T.

Raggruppando ed elaborando dati Cipe, risulta che nell'11° allegato infrastrutture del Def 2013 sono destinati 482 milioni al porto di Gaeta - Fiumicino - Civitavecchia (uno di quelli non inseriti nel core network del Ten-T); 240 a Napoli; 317 a Trieste; 1,06 miliardi a Venezia; 383 a Ravenna e 220 a Taranto (porto di transhipment che ha segnato un crollo dei traffici, nel 2012, superiore al 50%). Attraverso accordi di programma o altri tipi di intese, Ancona ha ottenuto l'assegnazione di 226 milioni; Gioia Tauro e Cagliari (en-

trambi scali di transhipment in crescita, dopo un periodo di crisi) hanno a disposizione, rispettivamente, 460 milioni (dei quali 280 a favore di Rfi, per la rete ferroviaria di collegamento, e circa 80 per incentivi ad aziende di logistica) e 60 milioni (contratto di localizzazione 2007). Le risorse provenienti da leggi varie assegnano, invece, a Savona (fuori dal Ten-T) 300 milioni (per la costruzione della piattaforma container di Vado) e a Genova 114 milioni (35 dei quali per accesso portuale e 75 per il ribaltamento a mare di Fincantieri). Inoltre, altri fondi sono previsti per Piombino (450 milioni, dei quali 140 per accessibilità ferroviaria e stradale e, anche qui, si tratta di un porto non inserito nella Ten-T) e per Salerno (fuori dal Ten-T, per il quale sono preventivati 208 milioni). Infine 145 milioni sono destinati ad Augusta; 235 a Palermo e 385 a Ravenna. Totale 4,909 miliardi.

Dal quadro dei fondi, dunque, emergerebbe che scali storici quali Genova, La Spezia e Livorno, sia-

no considerati poco strategici a livello di programmazione, mentre si punterebbe a potenziare, con stanziamenti molto più cospicui, scali in Adriatico, alto Tirreno e in Italia centrale che hanno volumi di traffici minori. Il realtà, il problema è proprio la mancanza di programmazione nazionale.

Intanto la Corte dei conti «relativamente alle opere gestite dalle varie Autorità portuali», evidenzia «marcati profili di criticità consistenti, in particolare, nei ritardi accumulati nell'attuazione degli interventi, una parte significativa dei quali non risulta conclusa a oltre un decennio dall'adozione degli atti di programmazione e dall'assunzione dei limiti di impegno per un totale di finanziamenti pubblici di quasi 1,500 miliardi». La Corte, invoca, dunque, «l'esigenza di una approfondita riflessione generale sul numero e sugli spazi di autonomia degli enti attuatori, nella prospettiva di favorire economie di scala negli investimenti e nella gestione».

## Le risorse

Dati in milioni di euro

Porti	Risorse
Savona	300
Genova	114
Piombino	450
Civitavecchia	482
Napoli	240
Salerno	208
Trieste	317
Venezia	1.067
Ravenna	385
Ancona	226
Taranto	220
Gioia Tauro	460
Augusta	145
Palermo	235
Cagliari	60

Le rotte commerciali per l'Asia. Il Governo vuole investire 18,7 miliardi di dollari per potenziare i collegamenti su rotaia con l'Estremo Oriente

# Le ferrovie russe lanciano la sfida a Suez

Il treno riduce da 28 a 10 giorni il tempo di percorrenza dalla Cina all'Europa rispetto alla nave

## Mondo & Mercati



Antonella Scott

«Sono carichi di materie prime e non di seta, ma l'idea è sempre quella di collegare l'Oriente ai mercati europei. E viceversa: la Russia ha bisogno di potenziare le vie d'accesso alla regione Asia-Pacifico, e si appresta a farlo investendo diversi miliardi di dollari in quella che è sempre stata la sua dimensione tipica nel mondo dei trasporti. Nel Paese più esteso e più freddo al mondo, spetta al treno compensare le inadeguatezze della rete autostradale. E mentre Vladimir Putin rilancia i progetti di modernizzazione delle due tratte più leggendarie di Russia, Transiberiana e linea Bajkal-Amur (Bam), c'è chi addirittura immagina di fare concorrenza alle vie marittime, ponendosi in alternativa al Canale di Suez. Una sfida ambiziosa.

Il presidente russo l'ha chiamata «arteria tra Europa e Asia-Pacifico»: in realtà le arterie sono appunto due, e insieme coprono una distanza superiore al diametro della Terra: i 9.288 km della Transiberiana da Mosca a Vladivostok e i 4.324 della Bam, che corre parallela qualche centinaio di km più a Nord. Lo sviluppo di queste linee, ha spiegato Putin a una riunione del Governo di fine luglio - dovrà realizzare il potenziale delle regioni orientali della Federazione russa, modernizzare la loro base industriale, dare vita ai nuovi depositi di risorse naturali e rafforzare lo status della Russia come membro centrale

della rete di trasporti continentale. Ma l'Estremo Oriente russo, sconfinato e semi-deserto (copre il 5% della popolazione e del Pil russo), da solo non giu-

stificherebbe lo sforzo: assume però un valore enorme nella veste di porta verso i nuovi e promettenti mercati asiatici.

La Transiberiana, scrivono le Ferrovie russe (Rzd) sul loro sito, riduce di due terzi i tempi di trasporto di un carico rispetto alla nave: con il treno un container viaggia dalla Cina alla Finlandia in meno di dieci giorni, rispetto ai 28 giorni della rotta del mare. Si potrebbe aggiungere che la ferrovia non comporta i rischi della pirateria, ed è meno influenzata dal clima. Ma è un fatto che

### OSTACOLI DA SUPERARE

Il costo dei trasporti ferroviari è ancora troppo alto e i servizi doganali sono meno efficienti dei grandi porti asiatici

la competitività dei trasporti russi su treno si scontri ancora con i costi e la burocrazia: «Il costo dei trasporti merce con le Ferrovie russe è uno dei più alti al mondo - spiega in un'intervista all'agenzia Itar-Tass Vjaceslav Nikonov, deputato alla Duma -. È un fattore che può scoraggiare le compagnie. E i servizi doganali russi rallentano i cargo in modo consistente: se nei porti di Shanghai, Hong Kong o Singapore le procedure si completano in poche ore, in Russia possono volerci diversi giorni».

Non sarà dunque soltanto una questione di modernizzazione delle linee. Alla rete ferroviaria russa in Estremo Oriente Putin e Vladimir Yakunin, il responsabile del

monopolio Rzd, hanno destinato 562 miliardi di rubli, 18,7 miliardi di dollari. L'obiettivo è aumentare una capacità di trasporto che oggi - spiega Yakunin - è praticamente esaurita per la Transiberiana, in grado di trasportare un massimo di 52 milioni di tonnellate

all'anno a fronte di una domanda di 100 milioni.

Per andare oltre, il volume dei finanziamenti necessari aumenta moltissimo: per arrivare a coprire un 40-50% del traffico container tra Asia ed Europa, che oggi passa prevalentemente via mare, Transiberiana e Bam dovrebbero garantire una capacità di trasporto di almeno un miliardo di tonnellate all'anno. Per il momento l'obiettivo è portare la capacità potenziale a 165 milioni di tonnellate annue.

Putin ha chiarito che i 18,7 miliardi previsti sono soltanto un «inizio». Mentre, accanto alla modernizzazione delle ferrovie, il Governo punta su un effetto moltiplicatore per l'economia della regione: «Dalla ricostruzione delle linee - spiega il ministro per lo Sviluppo di Siberia ed Estremo Oriente, Viktor Ishajev - nascerà la costruzione di un tunnel, l'elettificazione, una seconda tratta, nasceranno nuove attività per le fabbriche», con la speranza di creare mezzo milione di posti di lavoro.

Tra i primi progetti c'è la costruzione di quello che viene chiamato Bam-2, un secondo ramo della linea Bam per collegare alla terraferma con un ponte l'isola e i giacimenti di Sakhalin, estendendo poi la ferrovia fino alla Cina e alla Corea, mercati affamati delle risorse energetiche siberiane. I russi sperano che dai loro piani nasca una moderna «corsa all'oro» verso Oriente.

### L'unità di misura

«Nel trasporto ferroviario di merci in Russia la parte del leone la fanno le materie prime: carbone, petrolio e derivati, metalli, materiali da costruzione. I volumi di merci trasportate nell'arco di un determinato periodo (grafico a fianco) vengono calcolati come la somma delle tonnellate di ciascun viaggio moltiplicata per la distanza del tratto percorso, e sono espressi in tonnellate/km

### A confronto con la Cina

«Sulla Transiberiana la velocità media di trasporto oggi è di 40 km all'ora, a confronto con i 100 km/h delle linee ferroviarie cinesi

### I treni russi in cifre

**87** mila km

**La rete ferroviaria**  
 Le linee russe sono le seconde al mondo per lunghezza, dopo gli Usa

**44%**

**Il traffico merci**  
 La percentuale di merci trasportate via treno (85% senza gli oleodotti)

**9.288** km

**La Transiberiana**  
 La linea più lunga al mondo cominciò a essere costruita nel 1901

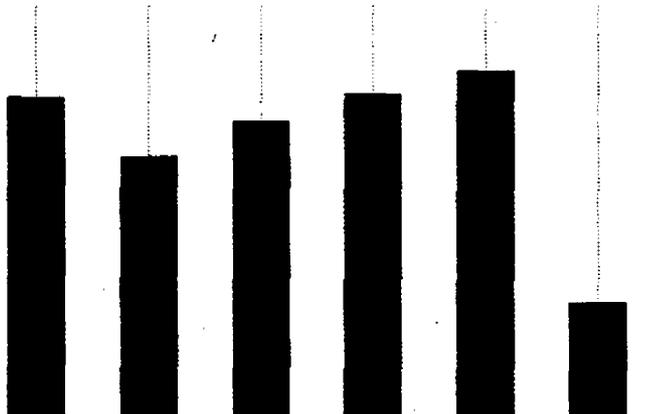
**8** giorni

**Il viaggio Europa-Asia**  
 Le Ferrovie russe intendono ridurre a sette i giorni di trasporto merci

### I VOLUMI TRASPORTATI

In miliardi di tonnellate/km

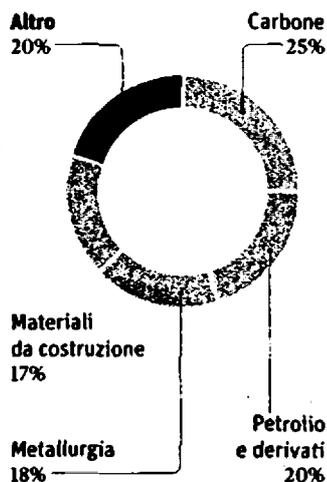
2008	2009	2010	2011	2012	7m2013
2.113	1.865	2.011	2.127	2.222	1.249



Fonte: Rosstat, RZD

### I CARICHI

Per tipo di merce, 2012



Fonte: Globaltrans

## Taranto rilancia lo sviluppo ma occorrono tempi rapidi

**Chiesto un vertice alla Presidenza del Consiglio per velocizzare tutte le procedure – L'impegno locale sul cronoprogramma**

TARANTO – Il presidente dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, con riferimento all'intervento di alcuni parlamentari del PD riguardo al porto di Taranto, ha sottolineato che la situazione "è effettivamente estremamente importante, visto il ruolo riconosciuto allo scalo jonico nella futura programmazione dei trasporti italiani e continentali".

"Non bisogna dimenticare, infatti, – scrive Prete – che quello di Taranto rappresenta il terzo scalo nazionale per traffico di merce ed è stato individuato come una delle infrastrutture strategiche europee. Lo sviluppo del porto di Taranto ha un impatto e una rilevanza globale, poiché interessa tutta l'Europa e Paesi lontani come la Cina e Taiwan, di cui due delle loro aziende maggiori, la HPH, di proprietà del miliardario di Hong Kong Li Ka-shing, e la Evergreen hanno investito sul territorio. Tale situazione ha una grande attenzione da parte del Governo italiano".

Per quanto attiene ai rapporti con HPH ed Evergreen Prete chiarisce che, al fine di superare la grave situazione di emparse derivante dalla mancata realizzazione dei richiesti e necessari interventi infrastrutturali di adeguamento competitivo del porto, protrattasi sino al 2011, "è stato siglato l'accordo del giugno 2012 ed è stato nominato il commissario straordinario (che non può però derogare alle norme comunitarie ed a quelle in materia ambientale)".

"Nel contempo è stata predisposta la progettazione delle opere, è in fase di conclusione la procedura di aggiudicazione dei lavori di adeguamento/consolidamento della banchina del Molo Polisettoriale. Nei prossimi giorni sarà concluso l'iter di approvazione del dragaggio e della vasca di colmata e subito dopo si concluderanno le procedure di approvazione della diga foranea e della radice della banchina del Molo Polisettoriale e, infine, è stato trovato l'accordo, dopo 15 anni, per la delocalizzazione del Terminal Rinfuse".

"E' di tutta evidenza che questo è un momento particolarmente delicato – scrive ancora Prete – perché tanto HPH che Evergreen chiedono che le procedure ed i lavori vengano conclusi nel più breve tempo possibile; ed è per questo che il commissario straordinario ha già chiesto alla Presidenza del Consiglio di convocare una riunione a metà settembre per la condivisione di un cronoprogramma delle ulteriori attività che sia vincolante, tanto per le parti pubbliche che per quelle private; in tale occasione, inoltre, il commissario straordinario, oltre ad affrontare anche la problematica relativa alla cassa integrazione, intende proporre l'istituzione di un ristretto comitato di referenti delle amministrazioni coinvolte".

"Occorre, pertanto, mantenere alta l'attenzione sulle procedure e sulla loro tempistica per evitare di pregiudicare il progetto di rilancio territoriale che necessariamente passa attraverso la realizzazione dell'adeguamento competitivo del porto e che vede nella crescita del traffico containerizzato uno dei punti cardine, anche al fine di consentire il concreto sviluppo delle infrastrutture logistiche alcune delle quali già in corso di realizzazione".

"Diventa essenziale che il cronoprogramma venga applicato e rispettato da tutte le amministrazioni in maniera rigorosa, altrimenti vi è il rischio che quanto paventato si realizzi e gli investitori stranieri si possano ritirare. Ben venga, pertanto, – ha concluso il presidente Prete – una attenzione diffusa sui procedimenti di approvazione/esecuzione delle opere ed anche un supporto all'attività del commissario straordinario presso le amministrazioni competenti al rilascio delle varie approvazioni e prescrizioni".

## Trieste punta a diventare il primo porto d'Italia

**L'ambizioso obiettivo confermato dal presidente dell'Authority Marina Monassi – E la crescita delle merci ha consentito di programmare il taglio delle tasse – Il raddoppio del Molo VII**

TRIESTE – In trenta mesi il porto triestino avrà una delle più moderne, sofisticate e importanti piattaforme logistiche, grazie al finanziamento di 32 milioni di euro sottoscritto dal Cipe, ai 70 milioni dell'Autorità portuale e ai 30 milioni di un soggetto privato che ne avrà la concessione.

Marina Monassi, presidente della Port Authority triestina, ne aveva già parlato ed ha ribadito tempi e impegni al recente meeting di Rimini di Comunione e Liberazione. Nel dibattito su Infrastrutture e Trasporti con il ministro Maurizio Lupi, Marina Monassi si è dilungata sul piano pluriennale di rilancio del suo porto, che comporta opere strutturali e infrastrutturali per 586 milioni di euro.

“Sarà il concessionario del Molo VII – ha detto il presidente Monassi – a realizzare un ampliamento e riconfigurazione del suo lay-out operativo con interventi che porteranno la capacità del terminal dagli attuali 700 mila teu/anno a 1,2 milioni. A confermare la collaborazione operativa tra pubblico e privato, il presidente Monassi ha citato non solo gli investimenti di quest'ultimo comparto, ma anche il trend di crescita dei traffici portuali: il 45% in più della movimentazione dei contenitori, un avanzo di bilancio di 13 milioni e anche una crescita dell'utilizzo della ferrovia che nel primo semestre di quest'anno ha registrato un aumento del 20% considerato il volume dell'ultimo triennio. Marina Monassi ha parlato anche di un obiettivo molto ambizioso ma non certo fantasioso: diventare entro la fine di quest'anno il primo porto d'Italia per traffici nel loro complesso e il decimo in Europa, grazie anche al crescente sviluppo dei traffici di prodotti petroliferi. “Grazie alla forte crescita dei traffici – ha ricordato Marina Monassi – è stato possibile avviare azioni di riduzione delle tasse in ambito portuale, favorendo così gli operatori e attirandone di nuovi”.

Il porto di Trieste è stato anche pronto a cogliere l'occasione, in ambito crociere, della chiusura dei canali di Venezia alle navi del comparto, chiusura che diventerà effettiva dal 23 novembre per i lavori del Mose: alcune unità della Costa Crociere sono già state “prenotate” dalla stazione passeggeri di Trieste, che sta a sua volta lanciando un programma di potenziamento e di sviluppo.