



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

6 SETTEMBRE 2013

Nuove norme per ispezioni alle navi

ROMA – Sono stati modificati i criteri di ispezione sulle navi. Con il decreto n. 13 del 17 giugno 2013 la direzione generale del Trasporto Marittimo e per vie d'Acqua interne del ministero dei Trasporti ha cambiato modi e tempi di controllo sulle navi battenti bandiera italiana.

Le nuove misure sono entrate in vigore in attesa della Convenzione Internazionale sul lavoro marittimo (MLC2006). Ai sensi dell'art. 6, le ispezioni sono divise come segue:

- a) ispezione iniziale: per le navi o unità mercantili nuove;
- b) ispezione intermedia: per le navi o unità mercantili esistenti di stazza lorda superiore a 200 GT;
- c) ispezione di rinnovo: per le navi o unità mercantili nuove o esistenti.

Fino all'arrivo della MLC2006 gli ispettori possono rilasciare solo un'attestazione di conformità delle condizioni di vita e di lavoro a bordo (ai sensi della Convenzione ILO 147). Ma anche nel caso dell'avvenuto rilascio dell'attestato, l'armatore o la compagnia dovrà in ogni caso sottoporre ad esame almeno il 10% della sua flotta, al fine di riscontrare una certa conformità dei risultati.

Le attestazioni di conformità rilasciate valgono dodici mesi, sono rinnovabili per altri sei, e si rivolgono a:

- a) le unità mercantili superiori a 200 GT impiegate in viaggi internazionali con priorità a quelle unità che si prevede possano scalare porti dei primi trenta stati che hanno ratificato la Convenzione MLC 2006, entro la data del 20 agosto 2012, in particolare le navi passeggeri e bulk carrier;
- b) le unità che hanno inviato richiesta di rilascio certificazione alla DG-TRMAR.

Il decreto interministeriale non si applica a:

- navi militari o destinate al trasporto delle truppe o altre navi di proprietà o gestite dagli stati che siano utilizzate esclusivamente per servizi governativi non commerciali;
- navi da pesca;
- unità da diporto che non effettuano alcun traffico commerciale;
- imbarcazioni di legno di costruzione rudimentale.

portacontainer

**capacità flotta
superati 17 milioni teu**

Genova - Secondo i dati elaborati da Alphaliner, la capacità della flotta portacontainer cellulare ha superato ad Agosto per la prima volta la barriera dei 17 milioni di teu. Nel primo semestre dell'anno vi è stato un forte incremento delle demolizioni con la cessione per 'scrapping' di 121 navi con una capacità aggregata di 280.400 teu. Un volume nettamente superiore a quello del 2009, anno record per la demolizione di portacontainer, nel quale fu demolita capacità per 379.000 teu. Le navi demolite sono sostituite da unità sempre più grandi. Quest'anno le nuove costruzioni da oltre 13.000 teu già consegnate agli armatori sono state 24, ed altre dieci sono previste in consegna entro la fine dell'anno. **Solo nell'ultima settimana di agosto 2013, i cantieri hanno ricevuto ben tredici ordini per navi cellulari con capacità superiore a 10 mila teu, tra cui otto da 18 mila teu.** La flotta di navi portacontainer cellulari, che ad Agosto ha raggiunto il numero 4.978 navi, ha impiegato 14 mesi per passare dalla capacità di 16 milioni di teu a quella di 17 milioni di teu. **Per passare dai 15 ai 16 milioni di teu aveva impiegato 12 mesi, per il salto dai 14 ai 15 milioni di teu dieci mesi e solo nove mesi per salire dai 13 ai 14 milioni di teu.** Per quanto riguarda i cantieri di demolizione, la forte svalutazione della rupia indiana nei confronti del dollaro ha ridotto la competitività dei cantieri sia dell'India che del Bangladesh e del Pakistan a favore di quelli cinesi e turchi, che hanno acquisito la maggior parte degli ultimi ordini.

La Spagna taglia le tasse per far crescere i porti

Ana Pastor (nella foto), ministro dello Sviluppo del governo spagnolo, ha annunciato due misure importanti per incrementare lo sviluppo dei porti iberici: riduzione del 5% delle tasse portuali e taglio dell'8,5% dell'imposta di occupazione del suolo portuale. Interventi che, stando ai calcoli di Madrid, daranno un beneficio complessivo alle aziende portuali pari ad almeno 40 milioni di euro. Pastor ha dichiarato, parole che difficilmente sentiremo uscire dalla bocca di un ministro dell'economia italiano, che il dicastero è «assolutamente impegnato» per lo sviluppo dei porti della nazione.

L'idea che con l'abbassamento delle tasse si incrementino gli introiti, grazie alla creazione di un prodotto meno "costoso" per il cliente, costituisce l'abc dell'economia. In tempi di crisi, soprattutto in Italia, paese con la più alta pressione fiscale in Europa, si tratta di una misura quasi impossibile. Per i porti misure fiscali di questo tipo hanno come conseguenza immediata l'aumento di "attrattività" di uno scalo, visto che un armatore va dove gli costa di meno attraccare.

Confrontando gli introiti italiani con quelli spagnoli il paragone è impietoso. Per una nave da 14mila teu, scrive **Shippingonline**, quattro toccata a La Spezia costano, fra tassa di ancoraggio e sovrataassa per la merce sopra coperta, circa 320mila euro. La stessa nave a Valencia costa 200mila euro. L'analisi deve tenere conto del fatto che in Spagna, ha differenza dell'Italia, vige l'autonomia finanziaria: gli scali iberici non solo trattengono parte dell'Iva, ma possono modulare le tasse in base alle esigenze di traffico.

Trasporto su gomma, dal 2008 diminuito del 20%

Un calo del venti per cento negli ultimi cinque anni. Lo ha fatto registrare il trasporto delle merci su strada, che tra il 2008 e il 2013 è passato da 1,6 a 1,3 miliardi di tonnellate, ritornando ai valori del 2003-2004. E' una variazione significativa quella evidenziata dallo studio Eurostat, soprattutto se si tiene conto che il trasporto su gomma ancora rappresenta circa il 70% del totale. Cna sottolinea che gli alti prezzi del petrolio, causati dal picco della produzione di greggio convenzionale, stanno poco per volta sgonfiando la domanda di merci. Se si considerano le tonnellate-km, la diminuzione è comunque minore, pari al 12%, il che significa che nel frattempo è cresciuta la distanza media dei trasporti.

I container alla prova della bilancia

di Paolo Bossa

I container sono tanti, milioni di milioni, ma ognuno ha un carico diverso con peso diverso, e al momento non c'è nessuna norma specifica che imponga di pesarli prima di imbarcarli per sapere esattamente quanto carico trasporti la nave. «E' un po' deprimente sapere che dopo più di quarant'anni di trasporto container ci sono ancora discussioni sui costi e la fornitura di strumenti di pesatura adeguati quando contemporaneamente i problemi di sicurezza sono così chiari». **Lo affermano** quattro associazioni marittime che insieme rappresentano tutto il mondo marittimo, ovvero gli armatori di BIMCO e World Shipping Council, i porti di International Association of Ports and Harbors, gli "industriali" di International Chamber of Shipping, e i governi di Danimarca, Olanda e Stati Uniti. Tutti insieme hanno lanciato un appello all'International Maritime Organization affinché risolvì una volta per tutte una questione che va avanti da tanto tempo. Vogliono un sistema di controllo uniforme, perché al momento, nonostante il container sia un pezzo di metallo con misure rigidamente definite, non c'è niente che stabilisca quale sia il peso limite in un determinato viaggio.

Sono tantissimi i container in giro per il globo. La mancata uniformità del loro peso, o meglio la mancanza di un sistema di controllo pre-imbarco obbligatorio per legge, provoca un sensibile disordine nel mercato del trasporto. L'erronea dichiarazione del peso, per esempio, ha due conseguenze principali secondo le associazioni: mette a repentaglio la sicurezza delle navi e agevola l'evasione illegale delle tariffe e dei dazi doganali. «La mancanza di dichiarazioni di peso crea attualmente problemi sulla costa, sulle navi e sui treni. E' arrivato il momento di risolverlo» afferma il segretario BIMCO Torben Skasnik. Quello che BIMCO e soci vogliono è chiaro, e lo spiega Peter Minchiff, segretario generale dell'ICS: «I promotori di questa proposta chiedono una misura che obblighi per legge i gestori dei terminal portuali e delle navi a verificare il peso del contenitore prima di caricarlo a bordo. Questo proteggerà i lavoratori del porto, quelli sulla nave, e gli altri proprietari del carico contro i vari rischi creati da containeri con errate o false dichiarazioni».

In realtà c'è già qualcosa che va in tal senso. E' un **protocollo che rientra nella convenzione SOLAS** e chiede ai caricatori di fornire una corretta dichiarazione del peso del carico. Soltanto che, affermano BIMCO, IAPH, ICS e WSC, questo protocollo non si incontra spesso, non viene

Il governo spagnolo adotta due misure per accrescere la competitività dei porti nazionali

Decisa la riduzione del 5% dell'importo delle tasse portuali e la diminuzione dell'8,5 % dell'imposta di occupazione del suolo portuale

 Il governo di Madrid ha annunciato l'adozione di due misure per accrescere la competitività dei porti e dell'economia spagnola. Il ministro dello Sviluppo, Ana Pastor, ha reso nota la decisione di ridurre del 5% l'importo delle tasse portuali imposte per l'uso delle infrastrutture portuali da parte delle navi, dei passeggeri e delle merci e di diminuire dell'8,5 % l'imposta di occupazione del suolo portuale. Il ministro ha specificato che, secondo le stime, queste due misure avranno un impatto positivo sulle aziende pari a 45-50 milioni di euro.

Ana Pastor ha precisato che il suo dicastero è «assolutamente impegnato» per lo sviluppo dei porti che sono una leva fondamentale per sostenere il sistema produttivo spagnolo. Il ministro ha ricordato che l'anno scorso il volume di traffico movimentato dai porti spagnoli ha raggiunto un totale di 475 milioni di tonnellate, con una crescita del 3,9% rispetto all'anno precedente. Inoltre ha evidenziato l'aumento del 9,7% registrato nel primo semestre del 2013 dalle esportazioni spagnole via mare, che stanno diventando una leva per stimolare l'economia.

Ana Pastor ha sottolineato che più del 70% del commercio estero spagnolo è realizzato via mare e che l'attività portuale contribuisce direttamente all'economia spagnola con un valore lordo annuo di oltre nove miliardi di euro e che, tenendo conto degli effetti indiretti e indotti, il valore aggiunto è doppio e sale a 18 miliardi di euro; a ciò si aggiungono i 100.000 posti di lavoro diretti generati dai porti spagnoli e i complessivi 275.000 posti di lavoro diretti e indiretti. 

mediterraneo

la spezia tende la mano ai porti algerini

La Spezia - L'Autorità Portuale della Spezia ha ospitato una delegazione algerina guidata da Mr. Abdallah SERIAL, coordinatore del progetto MEDAMOS II per l'Algeria e capo del gruppo di lavoro di tecnici ed esperti della logistica incaricato di effettuare uno studio per indagare le criticità esistenti nei collegamenti tra i porti europei dell'area del Mediterraneo e i porti del Nord Africa.

Il porto della Spezia è stato scelto quale porto pilota dello studio, insieme ai porti di Barcellona, Marsiglia e Valencia. Il progetto MEDAMOS II, sostenuto dalla Commissione Europea, ha come obiettivo generale quello di migliorare i collegamenti tra i porti europei e i porti del nord africa in coerenza con le politiche europee in materia di cooperazione e nell'ambito delle Autostrade del Mare. Il team ha incontrato gli operatori del porto della Spezia (agenti marittimi, compagnie di navigazione, terminalisti, spedizionieri).

Nel corso della riunione, aperta da un saluto del Commissario Straordinario Lorenzo Forciari, è stato presentato lo scalo che vanta una specificità di collegamenti marittimi con l'Algeria (per i traffici containerizzati, rinfuse e prodotti energetici) e sono state analizzate le criticità che dovrebbero essere eliminate per potenziare i traffici marittimi, in particolare con i porti di Oran e Bejaia. Tali criticità nell'utilizzo dei porti algerini sono sostanzialmente: i tempi di attesa per lo sbarco/imbarco; la congestione dei moli; la limitata disponibilità di strutture per la movimentazione delle merci; le regole non omogenee nelle procedure amministrative e di pagamento dei servizi; elevati tempi di sosta per i container che originano pesanti ricadute finanziarie sull'armatore e quindi sul costo della merce.

Mr. Serial ha quindi preso nota delle osservazioni degli operatori e dei rappresentanti delle compagnie del porto della Spezia, con l'impegno di continuare a lavorare in sinergia con il governo algerino per arrivare presto ad un sensibile

legge 84/94

riforma o delega? il bivio di lupi

GENOVA - Due strade, entrambe gradite al mondo portuale. E qualche certezza in più. **Maurizio Lupi** alla festa democratica, apre alla delega che i parlamentari sono ansiosi di dare al governo sulla riforma della legge portuale. E questa è la prima via tracciata dal ministro alle Infrastrutture che consentirebbe di arrivare in tempi brevi almeno all'autonomia finanziaria degli scali, con la possibilità di trattenere quindi una percentuale delle entrate fiscali per investimenti. Lupi non scarta l'intervento dell'esecutivo perchè come conferma dal palco «bisogna dare priorità nei sistemi portuali e 24 Autorità in Italia sono troppe». Prima di passare dal decreto però Lupi dovrà percorrere la seconda strada, quella della riforma: alla Camera sono pronti a partire da zero, grazie anche all'attivismo di **Mario Tullio**, deputato del Pd. Ma al Senato la Commissione continua nella sua opera di sostegno alla riforma che non piace a nessuno. Due bozze distinte nei rami del Parlamento, bloccherebbero l'iter della nuova legge e il governo sarebbe così chiamato a salvare la situazione. Tattica che Lupi ha in mente paradossalmente per accelerare il nuovo assetto della portualità italiana. Il capitolo del lavoro sulle banchine è invece rimandato ad un incontro a Roma con i consoli delle compagnie genovesi che potrebbe avvenire già la settimana prossima.

Simone Gallotti



Investimenti mirati nel settore portuale

GENOVA - La Festa democratica nazionale e l'incontro in Regione, organizzato dal Gruppo consigliere del Pdl, entrambi svoltisi a Genova, hanno registrato la presenza del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Maurizio Lupi.

"Il valore della crescita sostenibile: infrastrutture e progetti per il rilancio del Paese" è stato il tema del dibattito, svoltosi sotto il tendone montato al Porto Antico di Genova e moderato da Alessandro Cassinis, cui hanno partecipato anche Debora Serracchiani, presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, l'onorevole Michele Meta del Pd, e Giuseppe Zampini, presidente di Confindustria Genova. Il ministro Lupi ha affermato che, di fronte ad una situazione in cui lo Stato ha poche risorse, è necessario che gli investimenti nel settore

portuale siano mirati e tendano a favorire un reale processo di sviluppo e di crescita. «Non è possibile dare tutto a tutti. Occorre che i porti facciano sistema» e che l'autonomia finanziaria possa realmente stimolare lo sviluppo infrastrutturale permettendo alle Autorità portuali di poter contare su finanziamenti certi in grado di supportare opere non più rinviabili. Fra queste ha citato i dragaggi che purtroppo vengono frenati anche da un eccesso di burocrazia a cui la politica con la "P maiuscola" deve porre rimedio perchè il Paese non è più disposto a tollerare lungaggini, non vuole più ascoltare dai politici solo parole vuote.

Poi, rispondendo ad una specifica domanda, Lupi ha detto che «ventiquattro Autorità portuali in Italia sono troppe» e che «è inevitabile che si avvii un percorso per una riduzione del loro numero».

L'incontro è stato sospeso per alcuni minuti dalle proteste dei lavoratori del trasporto pubblico genovese che hanno denunciato la grave situazione in cui versa il settore con pesanti ricadute sulle retribuzioni e sul numero degli occupati. Alla fine del dibattito il ministro Lupi ha ricevuto una delegazione dei lavoratori.

Con i consiglieri regionali del Pdl il ministro ha invece discusso di edilizia, turismo e nautica. «Sono i settori strategici su cui vogliamo puntare per il rilancio dell'economia non solo nazionale ma soprattutto ligure. Sono settori di straordinaria importanza su cui dobbiamo essere concreti» ha dichiarato il Ministro. Oltre al capogruppo del Pdl Marco Melgrati, al consigliere regionale Matteo Rosso e Alessio Saso, all'appuntamento erano presenti i vertici liguri del partito con Sandro Biasotti, Michele Scandroglio, Luigi Grillo e Eugenio Minasso.

Melgrati, Rosso e Saso hanno riportato che «si è parlato di sviluppo delle infrastrutture liguri, quindi Terzo Valico, Gronda e nodo autostradale di Genova, del sistema dei porti e di trasporto pubblico, che sono comparti fondamentali rispetto ai quali è

L'Italia scala 29 posizioni nella graduatoria del World Economic Forum sulla qualità delle dotazioni infrastrutturali

Le ferrovie hanno salito venti gradini e i porti ventidue

~~inforMARE~~ - Il World Economic Forum ha pubblicato il rapporto 2013-2014 sulla competitività delle economie nazionali che nella specifica graduatoria riferita alla qualità complessiva delle dotazioni infrastrutturali di ogni singolo Paese classifica l'Italia al 53° posto. Nel nuovo elenco l'Italia guadagna quindi ben 29 posizioni rispetto alla precedente classifica: nel "The Global Competitiveness Report 2012-2013", pubblicato dal WEF un anno fa, la qualità globale delle dotazioni infrastrutturali italiane figurava all'82 posto. Delle due, una: o in dodici mesi l'Italia ha fatto passi da gigante nello sviluppo delle proprie infrastrutture oppure altre nazioni, che lo scorso anno ci sopravanzavano, hanno rapidamente smantellato o squalificato i propri assets infrastrutturali. O forse ci sono altre ipotesi.

Nell'ultimo rapporto la qualità delle sole infrastrutture stradali italiane figura al 55° posto rispetto al 57° nel rapporto 2012-2013. La qualità delle infrastrutture ferroviarie nostrane è stata innalzata alla 20ª posizione, con un balzo in avanti di ben venti gradini rispetto alla 40ª posizione dello scorso anno. È andata ancora meglio ai porti italiani, che sono stati promossi alla 67ª posizione rispetto all'89ª del rapporto 2012-2013. Ha invece disceso qualche gradino la qualità delle dotazioni infrastrutturali italiane per il trasporto aereo, che è peggiorata passando dal 67° al 73° posto.

Più volte abbiamo messo in dubbio il valore di graduatorie mondiali, come quelle elaborate dal World Economic Forum, che sono sicuramente difficili da compilare e altrettanto ostiche da interpretare e motivare. Noi, ad esempio, non sappiamo capacitarci che l'Italia abbia saputo così rapidamente provvedere ad eliminare alcune delle sue annose inadeguatezze nel campo infrastrutturale.

La nostra ipotesi è che il World Economic Forum si sia reso conto che le infrastrutture italiane sono sì lontane dall'eccellenza, ma comunque degne di migliore considerazione nell'intero panorama mondiale. (M)

Bruno Bellio

Da oggi Fedele Sanciu è alla guida dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna

Il commissario straordinario subentra a Paolo Piro che ha concluso due mandati consecutivi alla presidenza dell'ente

inforMARE - Stamani, dopo due mandati consecutivi durati otto anni e tre mesi alla guida dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna, il presidente dell'ente Paolo Piro ha lasciato ufficialmente il posto al nuovo commissario straordinario, Fedele Sanciu.

Fedele Sanciu, senatore nella XV e XVI legislatura con il Popolo della Libertà, è stato tra l'altro presidente della Provincia di Olbia Tempio.

«Sono consapevole - ha dichiarato Sanciu - della pesante eredità lasciata da Paolo Piro al quale voglio, fin da subito, fare il mio più sentito ringraziamento per aver messo in piedi una macchina efficiente, giovane e molto motivata. Sono tanti i risultati ottenuti in questi otto anni sotto la sua guida e, guardando avanti, numerosi saranno i traguardi da raggiungere. Accolgo fin da subito e con estrema umiltà questo

importantissimo incarico alla guida di tre porti strategici per l'economia dell'isola. Da questa mattina mi metterò immediatamente al lavoro per conoscere a fondo la macchina. Dopo il colloquio odierno con il segretario generale e i dirigenti dell'Autorità Portuale, già da lunedì avvierò una serie di incontri con tutto il personale dipendente, l'Autorità Marittima, la comunità portuale e i sindaci dei tre Comuni di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres. Sarà mia prerogativa, sulla scia del mio predecessore, garantire pari dignità di trattamento a tutti gli scali che, vorrei, si considerassero come un'unica famiglia». 

Mentre la Spagna riduce le tasse portuali per aumentare la competitività dell'economia - denuncia Confetra - l'Italia si appresta ad aumentarle

Marcucci: è auspicabile che le Autorità Portuali avvalendosi della autonomia impositiva decidano di neutralizzare quegli aumenti stabiliti a livello centrale

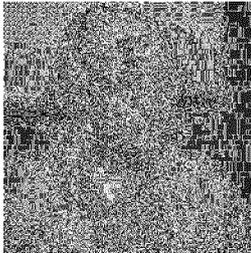
informARE - Mentre la Spagna riduce le tasse portuali per aumentare la competitività dell'economia nazionale l'Italia si appresta invece ad aumentarle. La denuncia arriva da Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, che evidenzia la scelta di misure diametralmente opposte da parte di Madrid e Roma a fronte di recenti analoghe dichiarazioni dei governi italiano e spagnolo che hanno affermato di voler aiutare le loro imprese ad esportare di più. «Colpisce - spiega il presidente di Confetra, Nereo Marcucci - la profonda diversità di interventi che i governi dei Paesi del Sud Europa mettono in campo per perseguire gli stessi obiettivi: arginare gli effetti della crisi e intensificare i timidi segnali di ripresa».

Confetra ricorda che in questi giorni la ministra spagnola dei Trasporti, Ana Pastor, sostenendo che la qualità ed i costi dei servizi portuali sono essenziali per raggiungere quell'obiettivo, ha annunciato la riduzione delle tasse portuali del 4% e quella dei canoni di occupazione del suolo portuale (i cosiddetti canoni demaniali) dell'8,5% cercando in questo modo di attrarre nei porti spagnoli sia gli armatori che i terminalisti (**informARE** del 4 settembre 2013). Nel frattempo - rileva la Confederazione - il parlamento italiano continua da anni a rimaneggiare un progetto di riforma portuale considerato dai più inefficace ai fini dello sviluppo dei traffici.

È il caso di osservare - precisa Marcucci - che mentre i traffici marittimi spagnoli nel 2012 sono cresciuti di quasi il 4% e che nel 2013 si prevede un aumento delle esportazioni del 10-15%, l'Italia nel totale del trasporto marittimo registra una riduzione media nel primo trimestre 2013 del 20% sul 2012 ed uno striminzito incremento dello 0,9 solo nella movimentazione contenitori. Ciò nonostante, è verosimile che, in base alle vigenti disposizioni, gli uffici ministeriali stiano già calcolando gli aumenti di tasse e canoni per il 2014.

«In questo contesto - conclude Marcucci - è auspicabile che le singole Autorità Portuali avvalendosi della autonomia impositiva recentemente confermata col Decreto del Fare decidano di neutralizzare quegli aumenti stabiliti a livello centrale». **(#)**

Vetrella: "Si delinea il Piano Nazionale per gli aeroporti"



E' cominciata la complessa fase di elaborazione del documento che condurrà a delineare la strategia politica nazionale in materia di aeroporti. A dirla è via ufficiale, l'incontro di ieri a Roma tra l'assessore campano ai Trasporti Sergio Vetrella, nella sua qualità di presidente della commissione Nazionale Infrastruttura, Mobilità e Governo del Territorio e il ministro per la Infrastruttura, Maurizio Lupi. "Nel corso del mese di agosto - ha affermato Vetrella, - le regioni, partendo dai documenti già esistenti - il Piano Nazionale degli Aeroporti ENAC e l'Atto di Indirizzo per l'adozione del

"Piano Nazionale per lo sviluppo Aeroportuale" - hanno elaborato la propria proposta integrativa di sviluppo aeroportuale, consolidando la comune strategia di improntare il futuro del sistema aeroportuale italiano oltre che sul fronte dei principi in ambito di collegamenti internazionali, anche con un forte orientamento alle esigenze di sviluppo locale. Il lavoro che si sta compiendo porterà finalmente il Paese a dotarsi di un Piano Nazionale per il trasporto aereo, obiettivo fermo da ben 27 anni".

Il nuovo Piano in fase di preparazione, prevede per la Campania, nella rete aeroportuale nazionale, due aeroporti esistenti ed uno di nuova realizzazione:

- * l'aeroporto di Capodichino, inserito tra i 24 principali, nonché tra i 13 aeroporti "strategici";
- * l'aeroporto di Salerno, inserito tra i 13 considerati "di servizio";
- * il nuovo aeroporto di Grazzanisa.

La Regione Campania conferma, dunque, il Piano ENAC per l'assetto del sistema aeroportuale regionale strutturato su tre poli:

- * **Napoli/Capodichino**: si prevede "la specializzazione e il miglioramento, in linea con quanto già realizzato, con una configurazione infrastrutturale confacente al contesto territoriale".
- * **Salerno/Pontecagnuolo**: si prevede "un ruolo di complementarità del traffico di Napoli, per particolari segmenti di traffico quali il charter, il low cost e il cargo, sulla base di interventi di adeguamento e allungamento della pista e anche di azioni di integrazione con lo scalo partenopeo".
- * **Grazzanisa**: visto quale futuro aeroporto principale del bacino campano, per il quale dovranno, negli anni, essere realizzate infrastrutture con una capacità iniziale in grado di accogliere il traffico passeggeri e merci intercontinentale e internazionale". Grazzanisa dovrà essere un aeroporto di tipo 4E/F, in grado cioè, di ospitare anche i velivoli di maggiori dimensioni come i Boeing 777 e gli Airbus A380. "Evidenziò dunque - continua Vetrella - che per la nostra Regione si sta plasmando un sistema integrato, incentrato sui tre scali di Napoli, Grazzanisa e Salerno che rispondono perfettamente ai principi posti a base della strategia nazionale di sviluppo aeroportuale: potenziamento dei collegamenti internazionali e nazionali, integrazione con gli scali ed i territori della Macro Area Sud, rafforzamento del trasporto Cargo". Per la infrastruttura di accesso ai tre scali, e per la messa a sistema degli stessi nell'ambito della più ampia rete logistica regionale ed interregionale, la Campania ha evidenziato la necessità di finanziare e realizzare la opera già inserita nella

TRAFFICI MARITTIMI A RISCHIO A CAUSA DEGLI ATTACCHI A SUEZ E DELLA CRISI SIRIANA

Mediterraneo ad alta tensione

I due eventi incidono sul prezzo del petrolio e dei trasporti e sulla sicurezza delle navi in transito nel Canale. Danni anche ai porti dell'area qualora le navi fossero costrette a circumnavigare l'Africa

Dopo l'attacco subito dalla nave portacontainer Cosco Asia nel canale di Suez, gli occhi del commercio internazionale sono puntati sulle delicate situazioni di Egitto e Siria. Se esponenti di al-Qaeda o, più semplicemente, sostenitori del partito Fratelli Musulmani del deposed leader Mohamed Morsi decidessero di mettere nel mirino i bastimenti che attraversano i 192 chilometri di canale navigabile, le rotte dei traffici mondiali di merci subirebbero uno shock improvviso. Così come un attacco militare in Siria sta già avendo ripercussioni sul prezzo del petrolio.

Nonostante le rassicurazioni giunte dall'Autorità del canale di Suez, che garantisce la massima sicurezza per le navi in transito, l'attacco sferrato nei giorni scorsi alla portacontainer della compagnia cinese Cosco ha immediatamente messo in allerta gli addetti ai lavori dell'industria dello shipping e del commercio internazionale di materie prime. Basti pensare che nel 2012 lungo la via d'acqua che collega il Mar Rosso con il Mediterraneo sono transitate 17.225 navi che hanno trasportato 928 milioni di tonnellate di merci. In pratica quasi un 10% dei traffici mondiali passa da Suez. L'importanza strategica ed economica del Canale è ben nota anche agli egiziani perché rappresenta un'irrinunciabile fonte di reddito (circa 5 miliardi di dollari l'anno) per un Paese privo di risorse minerarie.

Una chiusura della via d'acqua o qualsiasi evento che dovesse indurre a un cambio di rotta dei traffici marittimi, con conseguente circumnavigazione del continente africano, avrebbe un immediato effetto al rialzo dei noli marittimi. Gli analisti di Drewry hanno calcolato il possibile

impatto di una chiusura del canale di Suez, che imporreb-

be alle navi impiegate sui servizi Asia-Europa di doppiare il Capo di Buona Speranza e risalire lungo la costa atlantica dell'Africa. La rotta sarebbe ovviamente più lunga, ma le compagnie possono ridurre il transit time (rispetto al transito via Suez) aumentando la velocità delle portacontainer. Con la crisi iniziata nel 2008 la velocità media delle navi per risparmiare sui consumi di carburante è stata ridotta

a 19 nodi, contro quella precedente di 22 nodi e una massima possibile di 24-25 nodi. Maggiore velocità comporta però maggiori costi, che Drewry stima in 58 dollari per Teu (container da 20 piedi) in direzione Occidente e 222 dollari verso Oriente per una portacontainer da 13 mila Teu di portata. D'altra parte, le navi risparmierebbero i costi di attraversamento del Canale di Suez (che sono recentemente aumentati) e quelli provocati dalla pirateria somala (assicurazioni e scorte). I porti del Mediterraneo, in questo scenario, perderebbero però la loro posizione baricentrica nei traffici Asia-Europa.

Ma oltre all'Egitto, a tenere col fiato sospeso lo shipping internazionale c'è anche la Siria. L'imminente attacco militare statunitense ha già avuto riflessi sull'estrazione di petrolio in Medio Oriente, dove l'Arabia Saudita ha incrementato il proprio output giornaliero a 10 milioni di barili per sopperire al previsto calo della produzione siriana. Se a questo fattore si sommano le tensioni sul canale di Suez (dove ogni giorno transitano via nave 1,4 milioni di barili di greggio) è facile comprendere come il riflesso sui prezzi del pe-

trolio è immediato: il valore del Brent è già salito fino a superare quota 115 dollari, mentre il carburante navale è tornato sopra quota 600 dollari/tonnellata.

Altrettanto evidente l'impatto sul mercato dei noli marittimi. Come osserva la società di brokeraggio navale Gibson, «con un aumento dei traffici di petrolio greggio sulle lunghe distanze (dal Medio Oriente all'Europa ad esempio) il fattore tonnellate/miglia aumenterebbe e di riflesso il mercato delle navi petroliere di grande portata virerebbe verso l'alto». (riproduzione riservata)

LA COMMISSIONE EUROPEA VUOLE LIBERALIZZARE DEL TUTTO I SERVIZI IN BANCHINA

Scontro Italia-Europa sui porti

Il Parlamento italiano esprime però alcune obiezioni a proposito di sicurezza della navigazione, rischio di frammentarietà dell'applicazione della normativa e definizione dei diritti d'uso

Scontro Italia-Ue sui porti. L'Italia ha preso una posizione netta sulla proposta di legislazione comunitaria che intende istituire un quadro normativo definito per l'accesso al mercato dei servizi portuali, nonché norme comuni in materia di trasparenza finanziaria e diritti applicabili da parte degli enti di gestione dei porti o dai prestatori di servizi portuali. Il Regolamento sui porti presentato pochi mesi fa dal vicepresidente della Commissione Europea, Siim Kal-

las, riguarda 319 scali Ten-T considerati strategici e propone «procedure nuove, trasparenti e aperte per selezionare i fornitori di servizi portuali». Secondo l'impostazione della 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 alle altre modalità di trasporto e al funzionamento del merca-

to interno». Il parere dell'esecutivo italiano emerge dalla Risoluzione approvata dalla Commissione Lavori Pubblici del Senato che riprende in via formale e

ufficiale una serie di elementi evidenziati nella Relazione di natura tecnica elaborata dal ministero dei Trasporti. Fra le osservazioni mosse dall'Italia si legge: «Suscita perplessità

la scelta del regolamento quale strumento giuridico volto a regolare i servizi portuali e a creare un quadro adeguato che attiri gli investimenti in tutti i porti della rete trans-europea di

trasporto. L'adozione di linee guida o dello strumento della direttiva avrebbero comunque consentito il raggiungimento degli obiettivi auspicati dalla Commissione europea». L'Italia evidenzia poi diverse criticità che potrebbero comportare frammentarietà nell'applicazione della normativa relativa ai servizi portuali: «L'essenziale per i servizi di movimentazione merci e per

i servizi passeggeri dall'applicazione del capo II relativo del regolamento all'accesso al mercato», il fatto che la proposta comunitaria riguardi «i soli porti della rete Ten-T», la «mancata citazione di un interesse pubblico per la sicurezza della navigazione in ambito portuale» (con riferimento soprattutto alla liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici), la «definizione di diritti d'uso dell'infrastruttura portuale che andrebbe precisata e correlata all'esistenza di diversi sistemi giuridici all'interno dell'Unione» e infine «la previsione di un comitato consultivo degli utenti portuali e di un organismo indipendente di vigilanza, la cui istituzione rischierebbe di sovrapporsi a organismi già esistenti a danno dell'auspicata ottimizzazione della governance in ambito portuale».

Sul tema della trasparenza finanziaria voluta da Bruxelles nelle relazioni finanziarie tra autorità pubbliche ed enti di gestione dei porti, l'Italia invita la Commissione europea a «tenere nel dovuto conto e chiarire la specificità dei singoli ordinamenti nazionali in relazione alla qualifica di enti di gestione dei porti». Questo perché le autorità portuali italiane non operano come imprese, bensì come amministrazioni pubbliche «per le quali, dunque, i trasferimenti di risorse pubbliche per la realizzazione di infrastrutture portuali non possono essere considerati aiuti di Stato». (riproduzione riservata)