



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

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

**7 OTTOBRE 2013**

## Chi guida il treno (cargo)?

All'annuale appuntamento di Mercintreno si discute di ultimo miglio, rapporto porti-ferrovia e obblighi di servizio, ma le istituzioni sono totalmente assenti, compresa la neonata Authority dei Trasporti

Roma - Esiste in Italia una strategia ferroviaria nazionale per il cargo? E, in caso affermativo, chi la traccia e secondo quali criteri?

L'annuale appuntamento di Mercintreno, convegno organizzato da Federnobilità e rara occasione per fare il punto sul sempre più zoppicante trasporto ferroviario di merci italiano (fra i tanti numeri, il più scioccante è il -39% in termini di treni-chilometro fra fine 2008 e fine 2012, citato da Giacomo Di Patrizi, presidente Fercargo) avrebbe dovuto avvitarsi, teoricamente, su argomenti più tecnici e pregnanti (ultimo miglio, manovre, ferrovie nei porti, obblighi di servizio, etc.), ma a caratterizzare il meeting sono state le assenze istituzionali: impegnati dall'ennesimo desolante vaudeville andato in scena alle Camere la scorsa settimana, hanno infatti marcato visita tutti i parlamentari invitati, il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, il vice Vincenzo De Luca e persino Mario Valducci, che avrebbe dovuto rappresentare l'agognata, indipendente e ad oggi ancora evanescente Autorità dei Trasporti.

Normale quindi che, malgrado il *parterre de roi* di ospiti e relatori (gli assenti Mauro Moretti, Pasqualino Monti e Guido

Nicolini sono stati sostituiti da Mario Castaldo, numero uno di Trenitalia Cargo, Paolo Ferrandino, segretario generale di Assoport, e Elvi D'Angela per Assofer), alla fine le domande a cui tutti cercano

invano una risposta, preliminare del resto a qualsivoglia approfondimento, siano rimaste quelle summenzionate, inevase anche quest'anno.

Detto ciò, pur mancando l'interlocutore di riferimento, il legislatore-decisore (come i suoi predecessori anche Lupi non ha assegnato deleghe sulle ferrovie), non sono mancati spunti interessanti anche su temi di stringente attualità. Particolare attenzione, ad esempio, è stata dedicata al tema delle manovre ferroviarie negli scali merci, che dal prossimo cambio orario (dicembre) RFI non sarà più tenuta a prestare: "Le uniche due leggi sul cargo fatte in Italia negli ultimi cinque anni sono state quella che ha validato la riduzione degli scali merci di interesse nazionale a 71 e quella che ha sgravato il gestore dell'infrastruttura dall'obbligo di fornire le manovre" ha spiegato Di Patrizi.

Ciò che è ancor più grave, però, per il

presidente delle imprese ferroviarie private, è che, presa *ex lege* questa decisione, non si è voluto affrontare il problema in un'ottica di sistema: "In una ventina di scali, quelli che interessano al gruppo FS, il servizio di manovra è stato affidato ad un gestore unico (altre società del gruppo) senza fare gare, con la giustificazione

che non ci sono altri operatori in grado di fornire il servizio. Negli altri ci si dovrà autoprodurre il servizio, con l'aggravante che RFI ha già detto di non poter metter a disposizione il proprio materiale, destinato ad altri usi interni. Insomma, come dire che il cargo a me interessa poco o nulla, ma nemmeno voglio che lo faccia qualcun altro".

In questo caso tuttavia il confronto in sede di URSF (Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari, organo tecnico del Ministero) non è stato sterile: "L'URSF ha assicurato una ferrea vigilanza e garantito che dal 2015-2016 il servizio di manovra sarà affidato via gara". E Fabio Croccolo, direttore generale dell'Ufficio, ha promesso che già "il PIR - Prospetto Informativo della Rete di quest'anno dovrebbe contenere alcune forme di liberalizzazione del servizio di manovra".

Altro tema caldo trattato è stato il rapporto fra porti e ferrovie, con Ferrandino a ricordare come l'assenza di una politica dei trasporti sia ancor più grave in relazione "al prossimo arrivo di un regolamento europeo sulle reti TEN-T, che ci imporrà di legare lo sviluppo di porti e ferrovie". Tasto dolente per Castaldo, che, invocando la liberalizzazione delle manovre ferroviarie negli scali ("troppo costose"), ha stigmatizzato - esemplificando con alcune foto di interventi realizzati a Genova - l'approssimazione con cui certe Autorità Portuali intervengono sull'infrastrutturazione ferroviaria interna agli scali, mentre, quanto al sistema di organizzazione del servizio di manovra, ha speso parole di elogio per il modello spezzino in divenire (S2S n.32/2012 e 37/2013). Un modello che "l'Autorità Portuale intende riproporre a Taranto" ha annunciato Sergio Prete, commissario straordinario dello scalo pugliese.

Perentorio, infine, l'intervento sul tema di Marco Terranova, amministratore delegato di SBB Cargo Italia, che, in linea con molti dei presenti, ha stigmatizzato la tendenza italiana all'intervento infrastrutturale mastodontico a fronte

della sottovalutazione di molti altri aspetti almeno altrettanto decisivi per lo sviluppo del traffico ferroviario: "Un'opera come il Terzo Valico, ad esempio, ha una valenza solamente sociale, perché darà da lavorare a parecchia gente, ma non risolverà molto dal momento che dubito sia stato pensato per far viaggiare treni da 750 metri e 2.000 tonnellate trazionati da un solo locomotore, come quelli che partono oggi da Rotterdam. I porti italiani per attrarre traffico e utilizzare la ferrovia avrebbero prima di tutto bisogno di interventi per velocizzare e migliorare lo sdoganamento e sburocratizzare e digitalizzare le procedure di sbarco, imbarco e carico".

## Assiterminal porta il mare in Pianura Padana sollevando qualche onda fra le gru...

Dall'inedito incontro al GIS 2013 di Piacenza fra terminal operator portuali e costruttori di mezzi di movimentazione e di sollevamento sono emerse anche alcune incomprensioni fra clienti e fornitori, oltre alla volontà di meglio intendersi e poter dialogare in futuro

Piacenza - Meglio pochi ma buoni, ovvero realmente interessati e partecipi, che non numerosi figuranti annoiati a trastullarsi coi cellulari per ingannare il tempo in attesa della 'campanella della ricreazione'. Questa una delle evidenze del 'seminario sperimentale' tenuto da parte di sette esponenti di Assiterminal, presenti i vertici associativi, a Piacenza nell'ambito delle tre GIS Giornate Italiane del Sollevamento e della Movimentazione 2013, e con il coordinamento della nostra Testata, di fronte a una platea contenuta ma attenta.

Il workshop - come è stato precisamente etichettato il convegno da Luigi Robba, Segretario Generale dell'Associazione dei Terminal Operator italiani, principale artefice dell'incontro - dal titolo ad ampia accezione 'Sollevamento e movimentazione nei terminal portuali: innovazioni - formazione - sicurezza' ha colto nel segno, mostrando tutte le plurime sfaccettature dell'attività portuale moderna nei suoi tre aspetti cardine, appunto quelli dell'innovazione, formazione e sicurezza. "Siamo caratterizzati da una grande specificità delle nostre variegate attività, che naturalmente riguardano non soltanto le merci ma anche i passeggeri (*non presenti a Piacenza, ndr*) e, come hanno dimostrato le valide relazioni dei nostri associati qui intervenuti, i terminalisti si comotano per il loro elevato know how e per la loro complessa ed evoluta organizzazione concettuale e tecnologica: insomma, quella portuale è una attività tutt'altro che arretrata..." ha efficacemente chiosato l'esperto funzionario genovese - già parte per lunghi anni del direttivo di Assoport, l'associazione delle Autorità

Portuali (altro ente che ha patrocinato l'evento piacentino) - tirando le conclusioni delle oltre due ore di durata del workshop, in qualche maniera ribadendo il concetto già espresso da un relatore: ovvero che l'immagine iconografica del 'rozzo scaricatore portuale' è frutto molto più della fantasia dei romanzieri che non della realtà operativa, anche quella dei filmati in bianco e nero di un secolo fa! D'altronde il successo dell'incontro era già *in nuce* per l'abile completamento del mosaico di speakers convocati alla fiera di Piacenza Expo da Assiterminal; un panel che rappresentava efficacemente la realtà italiana sia in ambito geografico

(quattro imprese dei tre porti liguri che, unitamente a una di Livorno, completano il range dell'Alto Tirreno; l'Adriatico, con

Venezia-Marghera e il 'profondo sud' con Catania e Termini Imerese) sia a livello corporate (alcune società appartengono a grandi network portuali internazionali, come PSA, Euroports, Contship Italia-Eurogate e GF Group, e nazionali come GIP) sia, infine, sotto il profilo strettamente merceologico e funzionale (terminalisti di container, rinfuse secche di massa, mezzi ro-ro e ortofrutta).

La testimonianza di quanto fosse azzeccata la scelta da parte dell'organizzatore e nune tutelare del GIS, Fabio Potestà

di Mediapoint Srl, di imbastire un 'matrimonio di interessi' fra terminal operator portuali e costruttori di mezzi di movimentazione e sollevamento nell'ambito di un confronto sereno ma franco fra le due parti, è provenuta non solo dal piccolo dibattito scaturito al termine della sessione grazie ad alcuni quesiti posti ai relatori da Giuliano Poletti, responsabile spedizioni e trasporti della ditta Tamini di Melegnano (Milano), produttrice di trasformatori; ma anche e soprattutto in una testimonianza scritta giunta alla nostra redazione da parte di Stefano Mercati, general manager di CVS Ferrari: "è stato di estremo interesse il convegno dedicato ai principali terminalisti portuali in cui sono emersi alcuni spunti e riflessioni in merito a sviluppo prodotto, innovazione tecnologica e rapporto terminalista-

costruttore che sicuramente valuteremo nello sviluppo delle nostre linee strategiche di breve e medio periodo. Mi auguro si possano ripetere occasioni del genere magari anche a tavoli invertiti. L'evento GIS nel suo complesso è stato positivo per la nostra azienda perchè ci ha permesso il contatto con fruitori ed utilizzatori di mezzi di sollevamento con caratteristiche e specificità un po' diverse da quelle del container handling, e che oggi vengono coperte da gru propriamente dette adattate alle esigenze; mentre i nostri mezzi, con le opportune modifiche ed adattamenti, potrebbero meglio coprire queste nicchie di mercato oggi un po' scoperte".

La fabbrica di mezzi portuali piacentina, presente in fiera con un proprio stand su cui sveltava una poderosa e fiammante reach stacker F477, è stata - insieme a tutti i colleghi produttori di mezzi di movimentazione e sollevamento portuale - indirettamente chiamata in causa dalla 'tiratina di orecchie' schietta e spassionata giunta da Mario Fassio, da 13 anni responsabile dei servizi tecnici di Reefer Terminal di Savona Vado sia per mezzi

di container handling sia negli impianti frigoriferi, il quale, una volta entrato nel cuore della sua prolusione, non ha usato mezze misure nell'evidenziare alcune pecche vistose dei suoi interlocutori abituali.

"Il nostro è un settore con innovazione molto spinta, dove le macchine nel tempo sono diventate sempre più grandi e veloci, il che implica un continuo aggiornamento da parte dei manutentori. Abbiamo lo stesso fornitore da tanti anni, ma non da

ieri la qualità ha lasciato a desiderare; il problema è che alcuni progetti, secondo noi, sono troppo affrettati, non vengono supportati da idonea documentazione, e che i produttori non sono sempre pronti a riconoscere i difetti delle macchine e a comunicarceli, a volte persino negando l'evidenza di certe situazioni".

Altro punto critico sollevato è quello delle prestazioni: "si dice che un mezzo consuma una certa percentuale in meno per invogliarci all'acquisto, ma tali performance - non sempre esattamente determinate - non risultano poi a livello contrattuale".

Fassio ha concluso il suo non banale intervento con un'osservazione in ambito formativo: "un'idea che mi sento di proporre è quella di avere un simulatore con software apposito per fare rodare i nostri operatori senza intaccare il lavoro delle macchine in esercizio, perchè la formazione degli addetti non è ancora ideale".

Prima di lui - dopo il saluto inaugurale e di ringraziamento ai partecipanti di Fabio Potestà e l'apertura dei lavori da parte

del moderatore Angelo Scorza - aveva rotto il ghiaccio il collaudato manager e imprenditore Giordano Bruno Guerrini, per nulla gravato dalla sfilza di 'cappelli' pregressi e attuali. L'ex Presidente dell'agenzia marittima Hapag Lloyd Italy, Senior Vice President di Hapag Lloyd AG e membro del Board di Arkas Italy, è infatti membro del Consiglio Direttivo Assiterminal e del Board del Bureau International des Containers, Segretario Generale di C.I.S.Co.,

Presidente del CdA di Spedigenova srl - una nuova agenzia marittima costituita recentemente - e Consigliere delegato di EST Europea Servizi Terminalistici srl.

Presentandosi ufficialmente in quest'ultima veste, Guerrini ha illustrato il progetto PORTAL, teso a innalzare il tenore dell'automazione e dell'informatizzazione delle operazioni in un terminal ro-ro.

"L'idea di base è quella di ripensare il gateway di un terminal, creare un nuovo sistema di informatizzazione per diminuire il tempo necessario all'accettazione dei semirimorchi sulle navi, realizzando un sistema di controllo di gate e yard

automatizzato per favorire la diminuzione dei costi complessivi".

La metodologia usata è stata quella del *best practice* tarato sul terminal Konstinkai al porto tedesco di Lubecca, nel Mar Baltico, scelto dopo accurata selezione che ha visto in lizza anche scali in Grecia, Inghilterra e Belgio, in quanto accomuna tutte le possibili caratteristiche dei traffici ro-ro (nazionale e internazionale, con diverse tipi di merci e passeggeri).

Rilevando le varie criticità nelle fasi del booking, planning, safety & security, PORTAL ha tracciato gli obiettivi: acquisizione dei dati di booking attraverso uno scanning effettuato al gate, verifica automatizzata delle caratteristiche dimensionali dell'unità in transito, constatazione di eventuali danni o vizi, emissione della documentazione.

Anche in questo caso il messaggio lanciato dal palco di Piacenza era rivolto ai fornitori: "cerchiamo la partnership di aziende di IT per approntare un progetto che prevede il cofinanziamento di alcune compagnie armatoriali, interessate a una

fase di testing in due terminal portuali posti al capolinea di una rotta Nord-Sud (essendo Termini Imerese, caposaldo della EST, il terminale designato); abbiamo già ottenuto il coinvolgimento di diversi operatori, quali Grendi, Terminal S.Giorgio e le autorità portuali di Genova, Livorno, Taranto e Augusta. Il fine ultimo è quello dell'inserimento del progetto nel quadro della pianificazione europea TEN-T" ha concluso Guerrini, ricordando anche - in vista del prossimo appuntamento di Intermodal 2013 ad Amburgo "la nuova e controversa raccomandazione IMO sulla pesatura dei container, che potrebbe trovare proprio nella pesa del PORTAL una soluzione rapida, elegante e economica anche per i piccoli operatori terminalistici; presenteremo a breve questo progetto in Assoport".

L'esistenza di un gap vistoso fra la crescita occorsa da parte delle navi e la capacità di adeguamento ad essa da parte dei terminal nel corso dei decenni è apparsa sia nella presentazione di Daniele Ciulli, QSE Manager di LSCT spa (Gruppo Contship

Italia) - il quale ha sperimentato, nella propria ventennale carriera, esperienze un po' in tutti i terminal del gruppo presieduto da Cecilia Battistello, oltre a vantare un gran numero di qualifiche rappresentative a livello europeo - sia in quella di Fausto

Ferrera, Direttore Tecnico, da quasi venti anni, del Terminal Contemitori Porto di Genova spa SECH.

Ricordando anche la propria specializzazione come sistemista in Total Quality Management alla Facoltà di Pisa, Ciulli ha posto in evidenza le grosse problematiche che un dispositivo di legge come il D.L. 231 pone con la responsabilità penale a carico dell'azienda,

che determina la chiusura immediata di un impianto portuale in caso di infortunio sul lavoro. "Per questo un rapporto franco e trasparente coi costruttori di mezzi è essenziale. A La Spezia, così, siamo riusciti a ridurre drasticamente gli incidenti, sia nel numero che nella loro gravità. Nel solco di questa filosofia, a breve avremo anche la completa automazione dei gate in tutto il nostro porto, senza scordare l'attenzione per gli aspetti ambientali, sebbene all'estero vi sia indubbiamente molto più sentimento al riguardo" ha chiarito Ciulli. Nel suo excursus sull'evoluzione di mezzi portuali in conseguenza della crescita dimensionale della flotta, Ferrera ha messo l'accento sulla necessità, da parte del terminalista, di progettare strutture sempre più onerose e complesse, con inevitabile riverbero sui costi, non solo d'esercizio.

Rilevante il progressivo declassamento della portualità del Vecchio Continente di fronte allo straripante incedere cinese: con Shanghai sempre leader mondiale e la presenza di un altro paio di porti asiatici (Singapore, secondo; Busan, quinto), il resto della Top Ten è interamente cinese, se si esclude Jebel Ali (Dubai, Emirati Arabi Uniti), unico porto non asiatico, al nono posto. L'Europa fa capolino solo all'undicesimo posto con Rotterdam, e poi con Ambrugo (quattordicesimo), Anversa (quindicesimo) e Brema (ventesimo); gli Stati Uniti vengono addirittura dopo con Los Angeles solo issato al sedicesimo posto. Il Mediterraneo non va oltre la trentesima posizione di Valencia.

Parlando a braccio, Giuseppe Caleo, Direttore operativo di TDT Terminal Darsena Toscana srl - una società che ha visto avvicinarsi negli anni diversi management: dall'iniziale CPL di Livorno all'attuale SECH-GIP di Genova passando per Contship Italia - ha posto l'accento sull'utilizzo estensivo del *twin lift* nelle operazioni portuali con aumento della produttività in sicurezza. Nella fattispecie Caleo ha illustrato il sistema TTDS Bromma che previene l'accidentale sollevamento di 2 containers da 20' con lo spreader aperto a 40', che è

la maggior fonte di rischio in questo tipo di sollevamento.

"Una caratteristica rilevata nel corso degli anni è l'incremento della *crane intensity*;

oggi si lavora con più gru sulla stessa nave. L'uso di un *twin lift* riduce il rischio che si sbagli la manovra di precisione di impilare un container, non sempre agevole da certe altezze del gruista in cabina sulle ship-to-shore".

In seconda battuta il manager labronico ha presentato la possibilità di remotizzare i dati provenienti dal PLC delle gru di banchina tramite collegamento wireless; ciò consente, di fatto, la diagnostica da terra. "In particolare in TDT ci siamo focalizzati nel ripetere, in una consolle sviluppata dal nostro IT, i dati degli anemometri per migliorare la nostra procedura vento, considerando che lo scalo di Livorno è caratterizzato da un vento di libeccio che arriva, fastidiosamente, a raffiche".

Ad esaurire le testimonianze in ambito di terminal container hanno pensato, in tandem, Alberto Casali, Direttore del personale di VTE Voltri Terminal Europa spa, e il collega Marco Ferrari.

"Anche nel nostro terminal, così come in tutti quelli parte della nostra controllante PSA sparsi in tutto il mondo (29 società in 17 paesi, con oltre 60 milioni di TEUs movimentati nel 2012), l'innovazione più vistosa è data dalla tendenza a sostituire le gru gommate diesel con quelle elettriche" ha spiegato il manager che vanta anche una breve esperienza presso una compagnia di linea internazionale.

Sempre in coerenza con un disegno globale di gruppo teso a introdurre un sistema di gestione per la salute, la sicurezza e l'ambiente (HSSE) condiviso e recepito da tutti i terminal PSA, anche VTE, in un progetto della durata di 18 mesi, sta aggiornando il proprio sistema di gestione in aderenza con i requisiti richiesti dal gruppo; per l'implementazione dei requisiti previsti dal Sistema di Gestione HSSE, il Gruppo PSA ha prodotto degli standard tecnici specifici per le aree maggiormente significative sotto il profilo della sicurezza e dell'ambiente.

A chiudere degnamente il workshop, passando a considerare quel comparto assai importante anche in Italia del *dry bulk*, è stato Pierpaolo Miami, Terminal Manager di TRI Terminal Rinfuse Italia Spa di Marghera (Venezia) - ossia il vecchio TMB Srl, prima di essere incorporato nel gruppo parte della multinazionale belga Euroports - ove si effettuano operazioni di sbarco di varie tipologie merceologiche: prodotti agroalimentari, carbone, ghisa e anche prodotti siderurgici in colli.

"Anche le nostre operazioni, pur non essendo standardizzate come quelle dei container - quindi in principio siano più *labour intensive* - sono altamente automatizzate. Abbiamo 7 gru ad installazione fissa di cui 4 specializzate

(2 per prodotti agroalimentari e 2 per lo sbarco del carbone) e 2 semoventi per lo sbarco di tutte le categorie merceologiche. Per operazioni di riconsegna della merce a camion e ferrovia vengono utilizzate delle pale gommate. La scelta della nostra società si è orientata verso il noleggio di tali mezzi che ci dà la sicurezza di utilizzare macchine sempre aggiornate per la sicurezza del lavoro e degli operatori. La tipologia predominante di merceologia da noi movimentata - prodotti agroalimentari - richiede specificità di attrezzature per lo sbarco e la conservazione dei prodotti immagazzinati, oltre a procedure molto dettagliate sui controlli e la movimentazione della stessa" ha spiegato Miami. "Avendo a che fare con sistemi complessi e di dimensioni importanti, i rischi ambientali

probabilità di incidente all'interno del terminal" ha concluso il manager veneto.

in un ambito come quello portuale (dalle raffiche di vento che interferiscono con l'operatività delle gru alle altezze a cui si deve salire per operare con gru fisse e semoventi) richiedono qualità dei nostri operatori, portandosi appresso due concetti fondamentali e imprescindibili: la sicurezza e la formazione del personale. La sfida quotidiana, soprattutto in questi ultimi anni, è cercare ogni miglioria, innovazione tecnica che ci consenta un sempre miglior controllo dei nostri processi rendendoli maggiormente industrializzati e sempre meno 'artigianali' nel loro ripetersi con un elevato standard di qualità e sicurezza".

Una prima innovazione introdotta al TRI di Marghera è rivolta verso il servizio al

mondo dell'autotrasporto, con l'ausilio di sistemi informatici per migliorare e velocizzare i processi di riconsegna; i mezzi ricevono in tempo reale le informazioni dei camion da caricare direttamente dal gate dando la possibilità agli operatori di prevedere gli spostamenti all'interno dell'area operativa.

"Nei primi tre mesi di utilizzo del nuovo sistema di comunicazione si è riscontrata una sensibile diminuzione del tempo di permanenza dei camion dal 30% al 50% con diretto riflesso positivo in termini di probabilità di incidente all'interno del terminal" ha concluso il manager veneto.

mondo dell'autotrasporto, con l'ausilio di sistemi informatici per migliorare e velocizzare i processi di riconsegna; i mezzi ricevono in tempo reale le informazioni dei camion da caricare direttamente dal gate dando la possibilità agli operatori di prevedere gli spostamenti all'interno dell'area operativa.

"Nei primi tre mesi di utilizzo del nuovo sistema di comunicazione si è riscontrata una sensibile diminuzione del tempo di permanenza dei camion dal 30% al 50% con diretto riflesso positivo in termini di

## Il cluster marittimo-portuale chiede una legge sulla logistica

Al meeting organizzato da Res Publica è emersa la richiesta al Ministro Lupi di un provvedimento d'urgenza

"Tutti concordano nel ritenere inutile la bozza di riforma portuale passata nei giorni scorsi al Senato".

È questo, secondo quanto racconta Luigi Merlo, presidente dell'Autorità Portuale di Genova, uno dei punti fondamentali

condiviso da tutti gli operatori che la scorsa settimana hanno preso parte alla riunione convocata a Genova dalla fondazione Res Publica (S2S n.37/2013). C'erano tutti i big delle compagnie di navigazione (MSC, Maersk, Cma-Cgm, Cosco, etc.), dei terminalisti (fra cui VTE, Messina, Parisi, Contship Italia, Apm Terminals), della logistica (Gavio) oltre alle associazioni di categoria (mancava solo Confitarma) e le Autorità Portuali del Nord Italia (le liguri, Livorno e Ravenna, mentre i vertici di Venezia e Trieste hanno declinato l'invito). "Da questo incontro è emerso un quadro totalmente nuovo e contraddistinto da un'ampia condivisione fra gli addetti ai lavori, senza antagonismi" ha spiegato Merlo parlando di un importante punto di partenza "in vista di una legge di sistema che non riguarderebbe solo i porti, ma più in generale l'intera catena logistica e che

potrebbe rientrare in un secondo Decreto del fare se il Governo rimarrà in piedi (l'intervista è di lunedì scorso, ndr)".

Fra gli invitati di Res Publica alla riunione di Palazzo San Giorgio c'era anche Enrico Seta, Responsabile della

Segreteria Tecnica del Ministro, che è rimasto favorevolmente colpito dalla concretezza di questo meeting e dalla uniformità di vedute: "Gli operatori hanno fatto uno sforzo importante per ragionare in ottica di sistema, purtroppo la continuità politica in questo momento è quello che è...". Seta ha poi sintetizzato in due punti fondamentali le richieste del cluster alla politica romana: "Necessaria incisività di una programmazione nazionale da parte del Ministero dei Trasporti e maggiore spinta a puntare sul trasporto ferroviario". Anche Nereo Marcucci, presidente di Confetra, ha avuto parole positive su questo incontro, predicando realismo nel fissare gli obiettivi: "Prima di parlare di mercato contendibile in Centro Europa dovremo preoccuparci di difendere e consolidare i traffici che oggi passano attraverso i nostri porti" ha detto il numero uno di Confetra,

elencando alcuni dei punti sui quali intervenire. "Le priorità, ormai note, sono: dragaggio dei fondali, miglioramento delle procedure di sdoganamento delle merci e servizi ferroviari efficienti verso i retroporti (dove possibile con treni lunghi 700 metri)".

Mettendo da parte la riforma dei porti attualmente in discussione in Parlamento, il cluster marittimo-portuale italiano chiede di arrivare a una normativa di sistema che aiuti a rendere più efficiente e

competitivo in Italia l'intero ciclo logistico porti-terminal-retroporti. A fondazione Res Publica (che condivide questo impegno insieme alle altre due fondazioni Astrid e Italia decide) è stato chiesto di organizzare prossimamente un secondo incontro per fare un ulteriore passo in avanti sulla materia. Nella speranza che nel frattempo ci siano un Ministro e un Governo a cui presentare queste richieste.

## Port Center in Fortezza Vecchia

5 ottobre 2013 |

**Sala multimediale e accoglienza ai turisti delle crociere – L'impegno per avvicinare la città alle sue banchine – Il programma di Porto aperto**

IVORNO – La settima edizione, che non c'entra niente con la crisi del settimo anno, anzi. Per più di un lustro il progetto di apertura del porto alla città promosso dall'Authority è stato il veicolo attraverso il quale migliaia di studenti e cittadini hanno potuto conoscere da vicino il piccolo mondo antico del nostro scalo marittimo. Ora, per la settima edizione, Porto Aperto si mette a nuovo e presenta qualche interessante novità.

La prima, annunciata dal presidente Giuliano Gallanti in un incontro in Fortezza Vecchia, è il Port Center, – proprio in Fortezza Vecchia – che sarà d'ora in poi la base operativa all'interno della quale verranno elaborate e perfezionate tutte le iniziative riguardanti Porto Aperto, una struttura espositiva e di accoglienza attraverso cui tessere una nuova relazione tra porto e città.

E che coinvolgerà in un'unica ideale presentazione non solo acquari, musei o ruote panoramiche, dunque, ma anche banchine, magazzini, navi porta container, torri di controllo, cantieri navali, e interporti, con l'obiettivo di avvicinare veramente i visitatori alla complessità del sistema imprenditoriale ed economico cittadino. Il Port Center sarà tutto questo, uno spazio aperto alla cittadinanza, all'interno del quale far scoprire i saperi operativi, gli uffici, le professionalità e le tecnologie del nostro porto, rivalutando anche il patrimonio dei valori intangibili e delle tradizioni culturali della portualità labronica.

Il Port Center sorgerà all'interno della Fortezza Vecchia, nella palazzina del Capitano; il visitatore troverà un percorso museale ad alto tasso tecnologico: schermi e pavimenti interattivi, simulatori e proiezioni immersive ad elevati effetti interattivi porteranno il cittadino, il turista o lo studente a considerare la memoria come un luogo di scoperta virtuale cui attingere per rinnovare il presente.

Lo spazio espositivo, di 134 mq, sarà ripartito in due grandi aree: una dedicata al porto di ieri, un'altra dedicata a quello di oggi. Quest'ultima sarà a sua volta divisa in altre sotto aree specialistiche, attraverso le quali diventerà possibile conoscere più da vicino le funzioni merceologiche e le vocazioni del nostro scalo. Il sapere verrà snocciolato in fogli elettronici, che potranno essere scorsi attraverso il semplice comando delle dita a distanza: il museo abonderà infatti di touch screen ottici; sarà, in questo, molto simile a quello che, a Parigi, e più precisamente all'Hotel national des Invalides, hanno dedicato a Charles de Gaulle.

Il primo nucleo operativo del Port Center dovrebbe vedere la luce a maggio, in occasione dei festeggiamenti della Giornata Europea del Mare.

Intanto va avanti il progetto Porto Aperto che continuerà ad intrattenere ed educare decine di scuole e centinaia di cittadini, con un programma che, per la nuova stagione, si presenta ricco di iniziative, e visite guidate per le scuole, un premio "Racconta il tuo porto" per le scolaresche, trasmissioni tv e un evento speciale per la chiusura il 20 maggio in occasione della Giornata Europea del Mare.

## Italia condannata per la dipendenza di RFI dal Ministero, ma potrebbe salvarsi

In attesa della pronuncia del TAR sul servizio universale, una prima condanna sul sistema ferroviario italiano è arrivata dall'Europa, per la precisione dal Lussemburgo dove ha sede la Corte di Giustizia.

L'Italia in particolare è stata condannata nella causa promossa dalla Commissione Europea per non aver garantito l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, cioè RFI, dal Ministero dei Trasporti.

e hanno ridefinito progressivamente la sua autonomia organizzativa e contabile.

Secondo la Commissione, riservandosi il potere di fissare il livello dei diritti di accesso alla rete – che la Corte ha riconosciuto “fissato di concerto col Ministero” – l'Italia priverebbe infatti il gestore di uno strumento essenziale di gestione. Contrariamente a quanto previsto dalle normative europee, dal momento che, ha ricordato la Corte, “il diritto dell'Unione persegue l'obiettivo di assicurare l'indipendenza di gestione del

gestore dell'infrastruttura ferroviaria, attraverso il sistema di determinazione dei diritti di utilizzo. Il ruolo dei gestori non può quindi limitarsi a calcolare l'importo del diritto in ciascun caso concreto, applicando una formula fissata in precedenza mediante decreto ministeriale. Al contrario, essi devono disporre di un certo grado di flessibilità nella fissazione dell'importo dei diritti”.

Pena la possibile imposizione di

sanzioni pecuniarie per il nostro paese, l'Italia è a questo punto tenuta ad adeguarsi “senza indugio”, cosa che dovrebbe avvenire con l'istituzione dell'Autorità dei Trasporti, cui parrebbero spettare anche funzioni in materia di determinazione e vigilanza sui pedaggi.

La Commissione aveva poi chiesto che alla normativa italiana fosse addebitato anche il mancato rispetto dell'indipendenza dell'organismo di

regolamentazione, l'URSFP, in quanto quest'ultimo è costituito da funzionari del Ministero e continuerebbe ad esercitare un'influenza sul gruppo FS, che detiene Trenitalia. La Corte ha però osservato, in senso contrario, che, con i loro interventi legislativi, le autorità italiane hanno inciso sulla costituzione dell'organismo di regolamentazione

## **La Corte di Giustizia UE sentenza che la legge italiana non assicura l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria**

*È assicurata, invece, l'indipendenza dell'organismo di regolamentazione*

~~inforMARE~~ - La Corte di Giustizia dell'Unione Europea, con sentenza odierna relativa al ricorso presentato dalla Commissione Europea contro l'Italia, ha stabilito che la legge italiana non consente di assicurare l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, cioè di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), società che pur essendo dotata di personalità giuridica autonoma fa parte del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (FS) che comprende anche Trenitalia, la principale impresa ferroviaria italiana. RFI è incaricata del calcolo dei diritti di accesso alla rete per ogni operatore e della loro riscossione, sulla base delle tariffe fissate dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Ricordando che la liberalizzazione del trasporto ferroviario nell'UE mira ad obbligare gli Stati membri a garantire alle imprese del settore un accesso equo e non discriminatorio alla rete ferroviaria, i giudici hanno spiegato che con il suo ricorso la Commissione Europea ha fatto valere, anzitutto, che la normativa italiana non garantisce l'indipendenza di gestione del gestore dell'infrastruttura. Il diritto dell'Unione, infatti, conferisce agli Stati membri il compito di istituire un quadro per l'imposizione dei diritti nel rispetto dell'indipendenza gestionale del gestore dell'infrastruttura, cui spetta determinare i diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura e provvedere alla loro riscossione. Per contro, secondo la Commissione, riservandosi il potere di fissare il livello dei diritti di accesso alla rete, l'Italia priverebbe il gestore di uno strumento essenziale di gestione.

La Corte di Giustizia dell'UE ha sottolineato che i sistemi di determinazione dei diritti di utilizzo e di assegnazione della capacità devono incoraggiare i gestori ad ottimizzare l'utilizzo dell'infrastruttura nell'ambito stabilito dagli Stati membri e che il ruolo dei gestori non può quindi limitarsi a calcolare l'importo del diritto in ciascun caso, applicando una formula fissata in precedenza mediante decreto ministeriale. Al contrario, essi devono disporre di un certo grado di flessibilità nella fissazione dell'importo dei diritti.

La Corte ha rilevato che la normativa italiana prevede che la determinazione dei diritti, fissata di concerto con il ministero, vincoli il gestore. Sebbene il ministero eserciti un mero controllo di legittimità - hanno specificato i giudici - detto controllo dovrebbe tuttavia spettare all'organismo di regolamentazione, nel caso di specie all'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF). Pertanto - secondo la Corte - la legge italiana non consente di assicurare l'indipendenza del gestore.

In merito all'addebito mosso dalla Commissione Europea alla normativa italiana di non rispettare l'indipendenza dell'organismo di regolamentazione in quanto l'URSF è costituito da funzionari del ministero e quest'ultimo continua ad esercitare un'influenza sul gruppo FS, che detiene Trenitalia, la Corte di Giustizia dell'UE - respingendo la tesi della Commissione - ha osservato che invece, con i loro interventi legislativi successivi, le autorità italiane hanno inciso sulla costituzione dell'organismo di regolamentazione e hanno ridefinito progressivamente la sua autonomia organizzativa e contabile, in particolare con la legge n. 27, del 24 marzo 2012 che istituisce una nuova autorità di regolamentazione dei trasporti. Inoltre i giudici hanno ricordato che, secondo la direttiva europea, l'organismo di regolamentazione può essere il ministero dei Trasporti e che, pertanto, la Commissione

Europea, per concludere che esso non è indipendente, non può far leva sulla sola circostanza che l'URSF appartiene a tale ministero. 



## Passaggio Nord-Ovest non più teorico

LIVORNO - Gli scienziati lo avevano verificato già nel 2007 e negli anni successivi c'è stata la dimostrazione pratica che il Passaggio a Nord Ovest non era più una rotta teorica. Tra le varie spedizioni che si sono succedute anche quella dell'estate 2012 guidata da Nanni Acquarone, torinese di origine ligure, denominata "Arctic Sail Expeditions Italia", con la prima barca a vela italiana che ha affrontato quella rotta. Sempre lo scorso anno anche la "The World", esclusa nave da crociera, aveva viaggiato tra i ghiacci dell'Alaska fino a Nuuk porto della costa occidentale della Groenlandia.

Sul fronte mercantile le prime esperienze sono state già sviluppate negli scorsi anni con l'ausilio di navi rompighiaccio. Lo scioglimento dei ghiacci dal nord dell'isola di Baffin fino al mare di Beaufort a sud dell'isola di Vittoria ha oggi consentito per la prima volta ad una bulk carrier, la "Nordic Orion", battente bandiera panamense, di viaggiare dal porto canadese di Vancouver fino a quello finlandese di Poricon.

La nave lunga 225 metri e larga 32 metri ha trasportato per conto della Teck Resources un carico destinato all'acciaieria Ruukki Metals.

Negli anni scorsi i satelliti hanno confermato anche lo scioglimento della lingua di ghiaccio che si estendeva lungo la Russia attraverso il mare Laptev della Siberia sempre causata dal riscaldamento globale del pianeta. Fenomeni che hanno indotto alcune compagnie di navigazione ad iniziare ad aprire trattative con i governi canadesi e russi per strappare concessioni per sfruttare commercialmente i passaggi e risparmiare almeno 4.000 km sulle tratte dal Giappone alla Germania. Si stima ad esempio che il Passaggio Nord Ovest potrebbe diventare normale via di navigazione nel giro di dieci anni per il 25% del traffico commerciale mondiale.

Fino ad oggi, si era pensato che la calotta polare artica sarebbe scomparsa nel 2070. Già in molti prevedono che, a causa del riscaldamento del pianeta, questo succederà entro il 2030. Una previsione allarmistica? Vedremo sempre più orsi polari naufraghi del loro iceberg come accaduto qualche tempo fa?

Lo scorso 13 Settembre la banchisa artica ha raggiunto la sua minore estensione annuale, la sesta più bassa da quando sono iniziate le osservazioni satellitari.

## Perché il futuro dei porti guarda alle grandi navi

5 ottobre 2013 |

**Tutti i maggiori players del trasporto dei containers puntano sul gigantismo navale per ridurre i costi – E i porti italiani più dinamici si adeguano al trend**

**L**LONDRA – Un tempo ci avevano provato, con il gigantismo, le navi cisterna: colossi immensi, più grandi di una portaerei della seconda guerra mondiale, per i quali erano stati creati i terminals petroliferi offshore e che dovevano aggirare i continenti meridionali avendo preclusi sia Suez che Panama. Sono quasi spariti, sia per la loro intrinseca fragilità, sia per i rischi ambientali connessi (e manifestatisi in alcune delle più note catastrofi del mare). Altri tempi, quelli di oggi, ed altre problematiche. Perché si torna a parlare di gigantismo navale, nel caso specifico per le fullcontainers dell'ultima generazione.

Basta guardare gli elenchi degli ordini ai cantieri navali specializzati per capire che le navi da 20 mila teu non sono più un miraggio e che quelle da 8 o 10 mila teu rischiano di essere a breve declassate come maxi-feeder o poco più. Semplificazione, è ovvio: ma a fronte di certi studi presentati di recente dai cantieri coreani Daewoo e Hyundai (ai quali si aggiungeranno presto anche i cinesi, che stanno pendendo la rincorsa) c'è da credere che anche le 20 mila teu potranno essere in un futuro non lontano superate.

Tutto questo pone problemi di non poco conto nei paesi, come l'Italia, dove buona parte dei porti storici ha strutture di banchina, fondali e portata delle gru fermi alle navi del passato. E la politica dell'Europa marittima non aiuta certo, visto che non esiste una programmazione reale dello sviluppo delle infrastrutture, sui dragaggi ogni paese va per conto proprio e gli interventi economici continuano ad andare a pioggia, secondo la pressione delle lobbies più che del mercato.

In Italia è anche peggio, perché – ed è solo un esempio – da vent'anni non si riesce a riformare una legge della portualità che sotto molti aspetti era già nata vecchia. Tanto che gli unici scali dove si sta lavorando per il futuro, qualche volta anche contrastati dalla burocrazia statale e locale, sono quelli dove insistono grandi gruppi privati che hanno avuto e continuano ad avere il coraggio di investire: è il caso di Gioia Tauro, di La Spezia e di Cagliari, in parte di Trieste e di Genova, con l'esempio del tutto atipico di Civitavecchia, dove si è parlato non a vanvera di "miracolo". Casi tutto sommato isolati nel panorama nazionale: casi dove si lavora per fondali oltre i 18 metri, per gru portainers in grado di lavorare su oltre 20 file, di infrastrutture di terra capaci di evitare gli effetti-imbuto ben noti alla logistica del nostro paese.

Eppure è ormai chiaro, e non solo agli istituti di ricerca avanzata, che il futuro dei porti che aspirano ad essere grandi è rappresentato dalla possibilità di accogliere le grandi fullcontainers: che a loro volta sono il futuro delle rotte intercontinentali proprio perché garantiscono economie di scala, calcolabili sui costi degli equipaggi, i costi del fuel (e oggi si ipotizzano già navi che hanno alimentazione mista con il gas liquefatto) e sugli stessi costi di costruzione. E sono entrambi un futuro molto più vicino di quanto non si creda.

## **Suez, traffici sempre in calo**

Genova - Per il terzo mese consecutivo, ad agosto i traffici del Canale di Suez hanno registrato una nuova flessione. Nel mese le navi transitate sono state 1.449 navi, il 4,8% in meno rispetto all'agosto 2012, di cui 309 petroliere (-2,8%) e 1.140 navi di altra tipologia (-5,3%). La diminuzione dei primi otto mesi dell'anno è stata del 6,4% con 10.821 navi, di cui 2.359 petroliere (-2,6%) e 8.462 navi di altro tipo (-7,4%).