



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

16 OTTOBRE 2013

LA GIUNTA REGIONALE PUGLIESE IERI HA RILASCIATO IL PARERE PAESAGGISTICO FAVOREVOLE

Verso l'approvazione del piano regolatore portuale

Resta l'obbligo di dotarsi di pareri e autorizzazioni previste dalla pianificazione paesaggistica. Ci vorranno ancora mesi di attesa per l'approvazione definitiva

Lentamente, grazie ai ritardi della burocrazia regionale, ieri è stato compiuto un altro piccolo passo avanti per arrivare all'approvazione, da parte della Regione Puglia, del PRP, Piano Regolatore Portuale.

Infatti ieri *"la giunta regionale - si legge in un comunicato stampa - ha rilasciato all'Autorità Portuale di Taranto relativamente al Piano Regolatore del Porto, il parere paesaggistico favorevole con prescrizioni, fermo restando l'obbligo di dotarsi di pareri e autorizzazioni previste dalla pianificazione paesaggistica stante il regime di tutela diretta gravante sull'area"*.

E che vuol dire? Significa che dal 2007 il PRP è stato adottato sia dall'Autorità Portuale sia dal Consiglio comunale.

Sono trascorsi

sei anni e siamo ancora in attesa che la Regione approvi definitivamente questo strumento urbanistico. Fra leggi, leggine, norme e prescrizioni, che spuntano sempre come funghi dopo una pioggia abbondante, il complesso iter procedurale è andato avanti non con la speditezza che uno strumento del genere richiedeva ma con i tempi biblici della Regione Puglia o me-

glio dei burocrati degli uffici regionali.

C'è voluto del tempo per dirimere la questione posta dalle Autorità Portuali di Bari e Taranto che ritenevano che il PPTR (piano paesaggistico territoriale regionale) non andava applicato ai porti. La Regione ha deciso per il sì e ha rilasciato il parere favorevole paesaggistico a condizione del rispetto della specifica pianifica-

zione.

Bisogna anche evidenziare, a onor del vero, che gran parte delle indicazioni inserite nel PRP sono già attuate, o in via di attuazione, in forza degli adeguamenti tecnico-funzionali autorizzati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dalle delibere del Cipe quando ha decretato i noti finanziamenti per opere da realizzare all'interno dell'area perimetrale portuale. Pertanto, grazie a queste norme e regolamenti, nella sostanza, è stata attuata gran parte delle previsioni del PRP, salvo alcuni aspetti relativi al terzo sporgente.

Tuttavia per arrivare all'approvazione definitiva del piano regolatore portuale ci vorranno ancora mesi di attesa.

La decisione di ieri della giunta regionale deve essere recepita dal Consiglio comunale per poter adottare una nuova variante al PRG, con l'acquisizione delle prescrizioni indicate dalla Regione. Questa modifica richiede la pubblicazione, per sessanta giorni, per eventuali ricorsi di enti o cittadini interessati per essere definitivamente adottata

dal Consiglio comunale.

E' auspicio diffuso che il Consiglio comunale non perda ulteriore tempo per questi adempimenti, senza i quali la Regione Puglia non potrà approvare il PRP.

Rocco Tancredi
r.tancredi@tarantooggi.it

Che bella, Taranto Anzi, è "wunderbar"

Turisti tedeschi incantati dal giro nella Città Vecchia

di **Claudio FRASCELLA**

«Wunderbar!», meraviglioso. Il Castello Aragonese colpisce ancora e i turisti tedeschi non nascondono stupore e ammirazione. Dovevano essere un'ottantina quelli appena sbarcati dalla nave da crociera "Deutschland" della compagnia tedesca "Peter Deilmann", a visitare uno dei principali attrattori pugliesi. Alla fine, in coda all'ingresso, era un centinaio il numero di turisti interessato a visitare e fotografare il monumentale manufatto.

Il resto della "spedizione" scesa dalla nave ieri mattina, è andata per "sassi", a Matera, e in visita alla "città bianca", Ostuni.

Trecento in tutto i turisti, 240 gli uomini dell'equipaggio. Ma non solo Castello, almeno per il futuro. Sergio Prete, presidente dell'Autorità portuale, che ieri ha incontrato il comandante della nave Andreas Greulich, ha suggerito per le prossime occasioni altre tappe: Manduria, le Gravine, Martina Franca e Grottaglie, per avere un'idea più completa di bellezze e accoglienza del nostro territorio:

In vena di anticipazioni, sempre a proposito di turismo, Prete parla di un tavolo di concertazione avviato fra Autorità portuale, Camera di commercio, Comune di Taranto, Confindustria e Agen-

zia provinciale del turismo. Obiettivo: sviluppare un comparto che potrebbe essere decisivo per l'economia della nostra provincia.

Sarebbe questa "la notizia". Se non fosse che ieri mattina, per l'intera giornata, l'elegantissima nave da crociera "Deutschland" ha monopolizzato, tutta per sé, l'attenzione degli organi d'informazione. Purtroppo quei turisti

tedeschi che avevano privilegiato il percorso cittadino, hanno dovuto fare a meno di visitare il Museo nazionale, chiuso per lavori, e la Cattedrale di San Cataldo, off-limit dopo mezzogiorno.

Alle dieci e mezza, quando i bus-shuttle messi a disposizione dal tour operator, compiono il primo di una se-

rie di viaggi (uno ogni venti minuti, porto-Castello), ecco dal ponte spuntare i primi turisti. Eleganti, come la nave che li ospita. Non sono giovani, ma gente di mezza età,

una posizione sociale invidiabile.

Sull'enorme spiazzo del porto, si guardano intorno. Appena scesi già consultano la cartina, al collo borsa e

macchina fotografica. Il point turistico all'esterno della Galleria comunale è aperto anche al mattino, funziona. Prodigio di consigli, il personale dopo il Castello suggerisce la Città vecchia e il fascino del Lungomare.

Dalla nave sulla quale è salito mezz'ora prima per fare gli onori di casa, scende

anche il presidente Prete. Una stretta di mano con il capitano Greulich al quale ha consegnato il crest istituzionale dell'Autorità.

«Abbiamo visitato la nave, molto bella, elegante - dichiara il presidente dell'Authority - di alto profilo; ho avuto modo di anticipare al comandante i nostri progetti per il futuro: interesseranno anche sviluppo di traffico passeggeri e crociere; ho strappato la promessa di averli ancora ospiti, stavolta quando sarà completato il Centro polivalente e la Stazione torpediniere, location sicuramente gradite e appetibili».

Il porto, oggi e in prospettiva. «Si trova in una fase di transizione - conclude Prete - occorre ragionare con una prospettiva a due, tre anni, quando potremo disporre di strutture idonee a implementare lo sviluppo di questo territorio».



TURISMO Breve sosta a Taranto della nave da crociera extra lusso "Deutschland" con 480 passeggeri a bordo

In porto il Grand hotel del mare

Escursioni nel capoluogo ionico, a Matera e Ostuni. Cocktail di benvenuto al Molo S. Eligio

di EMANUELA PERRONE

□ C'è da abituarsi all'idea di vedere approdare navi da crociera a Taranto. C'è da convincersi che la città dei due mari, tra le proprie qualità intrinseche ha quella di riuscire ad attrarre in città stranieri provenienti da ogni dove, affascinati dall'enorme patrimonio storico e dalle bellezze paesaggistiche del nostro territorio. E non c'è difficoltà che regga o industria che possa bloccare il flusso turistico nel capoluogo ionico.

Nell'ambito della crociera "La costa dorata del Mediterraneo", la nave da crociera "Deutschland" della compagnia tedesca "Peter Deilmann", è a metà del suo tragitto lungo quindici giorni.

Partita da Catania, dopo Malta e Crotona, ieri mattina è giunta a Taranto per una breve sosta. A bordo, quattrocentotanta passeggeri, tra equipaggio e turisti, ai quali è stata offerta la possibilità di effettuare tre differenti escursioni nelle località di Taranto, Matera e Ostuni.

«Mi consta che circa ottanta visitatori hanno optato per la visita alla città dei due mari. - fa sapere il presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, Sergio Prete che ha dato il suo benvenuto agli ospiti e consegnato, secondo la tradizione marinai, un artistico cadeau al Comandante della "Deutschland", il Kapitän Andreas Greulich. - Tra l'altro, con mia grande soddisfazione, Confindustria e Assonautica hanno predisposto per questi turisti un cocktail di benvenuto al Molo Sant'Eligio. Iniziamo perciò ad avere un'organizzazione d'accoglienza che potrebbe invogliarli a tornare».

I camini dell'Ilva sbuffano,

eppure oltre duecento turisti, per lo più tedeschi, ieri mattina passeggiavano sul Lungomare e molti di loro, incuriositi

si addentravano tra i vicoli del borgo antico, mentre altri ancora, catturati dalla sua maestosità, visitavano il Castello Aragonese.

«Mi sento di esprimere le mie congratulazioni e di dare il merito al tour operator e agli agenti marittimi che hanno

consentito questo ormeggio a Taranto. È il frutto di quell'attività di diversificazione dei traffici marittimi che stiamo cercando di porre in atto. Non è di certo un ruolo dell'Autorità Portuale attrarre le crociere ma stiamo iniziando a collaborare con i soggetti interes-

sati a tali attività per predisporre un progetto da sottoporre all'attenzione dei vari operatori turistici».

Nel settore crocieristico, in particolare, l'azione promozionale dell'Autorità Portuale di Taranto è tesa ad attrarre sullo scalo ionico le compagnie che offrono alla propria clientela, prevalentemente di un segmento medio-alto, crociere che si differenziano rispetto a quelle operate sulle rotte più tradizionali. La compagnia tedesca Peter Deilmann, rientra dunque in quest'ottica, rivolgendosi principalmente al mercato "premium" tedesco, soprattutto con la sua ammiraglia "Deutschland", una nave da crociera extra lusso, unica nel suo genere che viene presentata come un «Grand Hotel a cinque stelle sul mare».

«È questo il target che stiamo cercando di seguire, perché è quello che poi porta maggiori benefici al territorio. - commenta Prete - Noi vorremmo

offrire un servizio che non sia concorrenziale e competitivo rispetto agli altri porti della Regione Puglia ma che invece integri un'offerta più variegata».

Levate le ancore alle 18 la nave ha lasciato il porto di Taranto alla volta di Brindisi. Proseguirà poi per Ravenna e Ancona, concludendo il tour a Venezia.

L'EVENTO NAVE DA CROCIERA A CINQUE STELLE IN SOSTA PER UN GIORNO NEL PORTO

E i turisti tedeschi scoprono i due mari

● Ha sciolto gli ormeggi ieri sera la "Deutschland". La prestigiosa nave da crociera della compagnia tedesca "Peter Deilmann" ha sostato nel Porto di Taranto per l'intera giornata per consentire ai suoi 480 passeggeri di visitare la città dei due mari.

Un'esperienza insolita per il nostro scalo marittimo, che attraverso l'impegno dell'Authority portuale presieduta da Sergio Prete si prepara a diventare sempre più "polifunzionale".

Da tempo, infatti, l'Autorità Portuale di Taranto ha avviato un'azione promozionale tesa alla diversificazione dei traffici marittimi dello scalo ionico.

Obiettivo dell'Autorità Portuale di Taranto è attrarre sulle nostre coste le compagnie che offrono alla propria clientela, prevalentemente di un segmento medio-alto, crociere che si differenziano rispetto a quelle operate sulle rotte più tradizionali.

La compagnia "Peter Deilmann" rientra in questo segmento rivolgendosi principalmente al mercato "premium" tedesco, soprattutto con la sua ammiraglia. La "Deutschland", a differenza delle altre imbarcazioni di questa compagnia, che effettuano crociere fluviali, è infatti una nave da crociera unica nel suo genere, un "Grand hotel a cinque stelle sul mare".

Al suo interno anche opere d'arte autentiche, oltre che un arredamento lussuoso, in mogano. Tra i passeggeri, per lo più anziani coniugi tedeschi di ceto medio-alto.

Ad accoglierli, con la massima ospitalità, ieri mattina, Sergio Prete. Per l'occasione, il presidente dell'Autorità portuale ha consegnato, secondo la tradi-

zione marinaresca, un artistico cadeau al comandante della nave, il Kapitän Andreas Greulich. Ai passeggeri sono invece state distribuite brochure che illustrano l'enorme patrimonio storico e le bellezze paesaggistiche del territorio. I tedeschi hanno inoltre potuto usufruire di un punto di ormeggio reso più accogliente con arredi amovibili.

La "Deutschland", costruita nel 1998, non compie mai sempre lo stesso giro. In questa crociera, la nave è partita da Catania ed arriverà a Venezia. La compagnia tedesca mira infatti ad individuare porti sempre nuovi da visitare. E' per questo che il comandante Andreas Greulich ha particolarmente apprezzato l'annuncio del presidente dell'Autorità portuale. «Ho già presentato la nostra idea di realizzare nell'ex stazione torpediniere di Taranto un punto d'attracco per le navi da crociera - ha spiegato l'avvocato Prete - rendendo così possibile l'attraversamento del Canale Navigabile».

[p. giul.]

SODDISFATTI I PASSEGGERI DELLA NAVE "DEUTSCHALAND"

E' ripartita ieri sera la nave da crociera "Deutschaland" della compagnia Peter Deilman.

Ben 185 passeggeri sono scesi ieri mattina per visitare le bellezze della nostra città. Si è voluti accogliere i visitatori nel migliore dei modi possibili, distribuendo brochure informative sull'enorme patrimonio storico ed artistico-culturale della nostra città. A detta degli organizzatori e del Tour operator interessato, i passeggeri della nave extra lusso sono restati più che soddisfatti dall'esperienza. V'è la speranza, quindi, che numerose altre navi da crociera decidano di far sosta nel nostro porto che, col "se" d'ordinanza, sarà a breve sottoposto ad opere di miglioramento e di aumento del pescaggio dal fondale.

OGGI LA NAVE DA CROCIERA "DEUTSCHLAND" EFFETTUERÀ UNA SOSTA NEL PORTO DI TARANTO

Questa mattina la nave da crociera "Deutschland" della compagnia tedesca "Peter Deilmann", effettuerà una sosta nel porto di Taranto nell'ambito della crociera "La costa dorata del Mediterraneo" che, con partenza da Catania, si concluderà a Venezia. Ai passeggeri della "Deutschland" la compagnia "Peter Deilmann" ha offerto la possibilità di effettuare tre differenti escursioni nelle località di Taranto, Matera e Ostuni. L'Autorità portuale di Taranto nell'occasione predisporrà una particolare accoglienza per la nave e i suoi passeggeri: sarà predisposta la distribuzione di brochure che illustrano l'enorme patrimonio storico e le bellezze paesaggistiche del territorio e, inoltre, il punto di ormeggio sarà reso più accogliente con arredi amovibili.

Alle 10.30 il Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, Sergio Prete, salirà a bordo per dare il benvenuto del Porto di Taranto agli ospiti e consegnare, secondo la tradizione marinaresca,

un artistico cadeau al Comandante della "Deutschland", il Kapitän Andreas Greulich. La compagnia tedesca Peter Deilmann rientra in questo segmento rivolgendosi principalmente al mercato "premium" tedesco, soprattutto con la sua ammiraglia "Deutschland", una nave da crociera unica nel suo genere che viene presentata come un "Grand Hotel a cinque stelle sul mare". Costruita nel 1998, l'allestimento interno della "Deutschland", infatti, richiama quello dei transatlantici dell'epoca d'oro della navigazione: è tutto in legni pregiati e ottoni lucidati a mano secondo l'antica tradizione marinara, con dipinti e sculture provenienti dalla collezione privata della famiglia Deilmann. L'equipaggio di 280 persone fornisce ai 480 passeggeri una assistenza caratterizzata da standard di comfort di elevatissimo livello, tanto da curare anche tutte le attività per raggiungere la nave nel porto di imbarco, prenotazione dei voli e transfer dall'aeroporto alla nave.

TURISMO

APPRODA OGGI LA «DEUTSCHLAND»

TRE TAPPE

La compagnia «Peter Deilmann» ha offerto la possibilità di effettuare tre differenti escursioni nelle città di Taranto, Matera e Ostuni

L'OMAGGIO

Il presidente dell'Autorità portuale salirà a bordo per dare il benvenuto del porto agli ospiti e consegnare un cadeau al comandante

«Benvenuti a Taranto» i crocieristi sbarcano nel porto e visitano la città

● Una nave da crociera nel porto di Taranto. La «Deutschland» arriverà stamattina sulle coste dello Ionio per una sosta in città. La nave da turismo, che appartiene alla compagnia tedesca «Peter Deilmann», farà tappa nel porto di Taranto nell'ambito della crociera «La costa dorata del Mediterraneo» che, con partenza da Catania, si concluderà a Venezia. Ai passeggeri della «Deutschland» la compagnia «Peter Deilmann» ha offerto la possibilità di effettuare tre differenti escursioni nelle città di Taranto,

Shipping Miami 2013, la vetrina di maggiore rilevanza a livello mondiale nel settore turistico e crocieristico.

In tale ambito, in particolare, si sta cercando di attrarre verso lo scalo tarantino le compagnie che offrono alla propria clientela, prevalentemente appartenenti ad un segmento medio-alto, crociere che si differenziano rispetto a quelle effettuate sulle rotte più tradizionali. Non a caso la nave che oggi arriverà a Taranto viene definita un «Grand Hotel a cinque stelle sul mare». *[p.giuffrè]*

Matera e Ostuni. Per l'occasione, l'Autorità portuale di Taranto predisporrà una particolare accoglienza per la nave ed i suoi circa 500 passeggeri. Nello specifico, saranno distribuite brochure che illustrano l'enorme patrimonio storico e le bellezze paesaggistiche del territorio. Ma non solo. Per far sentire i passeggeri a casa, il punto di ormeggio sarà reso più accogliente con arredi amovibili. E alle 10,30 sarà il presidente dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, a salire a bordo della nave della compagnia tedesca

per dare il benvenuto del porto di Taranto agli ospiti e consegnare, secondo la tradizione marinai, un artistico cadeau al comandante della nave da crociera tedesca, il kapitän Andreas Greulich.

Questo approdo non è casuale. Da tempo, infatti, l'Autorità portuale di Taranto ha avviato un'azione promozionale tesa alla diversificazione dei traffici marittimi dello scalo ionico. Inoltre, per quanto riguarda il settore crocieristico, già nello scorso mese di marzo l'Authority di Taranto ha partecipato alla fiera Cruise

Al porto i vip tedeschi

Arriva la nave da crociera Deutschland, l'accoglienza del presidente Prete

● A Taranto arrivano i tedeschi. Oggi la nave da crociera "Deutschland" effettuerà una sosta nel porto di Taranto. La nave da crociera della compagnia tedesca "Peter Deilmann" effettuerà una sosta nel porto di Taranto nell'ambito della crociera "La costa dorata del Mediterraneo" che, con partenza da Catania, si concluderà a Venezia.

A darne notizia è l'Autorità portuale di Taranto che aggiunge altri particolari sull'arrivo dei turisti tedeschi. «Ai passeggeri della "Deutschland" la compagnia "Peter Deilmann" ha offerto la possibilità di effettuare tre differenti escursioni nelle località di Taranto, Matera e Ostuni. L'Autorità portuale di Taranto, nell'occasione, predisporrà una particolare accoglienza per la nave e i suoi passeggeri: sarà predisposta la distribuzione di brochure che illustrano l'enorme patrimonio storico e le bellezze paesaggistiche del territorio e, inoltre, il punto di ormeggio sarà reso più accogliente con arredi amovibili».

Alle ore 10.30 il presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, Sergio Prete, salirà a bordo per dare il benvenuto del Porto di Taranto agli ospiti e consegnare, secondo la

tradizione marinaresca, un artistico cadeau al Comandante della "Deutschland", il Kapitän Andreas Greulich. «Da tempo l'Autorità Portua-

le di Taranto ha avviato un'azione promozionale tesa alla diversificazione dei traffici marittimi dello scalo jonico; per quanto riguarda il settore crocieristico, tra l'altro, nello scorso mese di marzo l'Autorità Portuale di Taranto ha partecipato alla fiera Cru-

La promozione

L'Autorità portuale impegnata a esaltare il patrimonio storico

Il benvenuto

Sarà consegnato un omaggio al capitano Greulich

se Shipping Miami 2013, la vetrina di maggiore rilevanza a livello mondiale nel settore turistico e crocieristico. In tale settore, in particolare, l'azione promozionale dell'Autorità Portuale di Taranto è tesa ad attrarre sullo scalo jonico le compagnie che offrono alla propria clientela, prevalentemente di un segmento medio-alto, crociere che si differenziano rispetto a quelle operate sulle rotte più tradizionali».

La compagnia tedesca Peter Deilmann rientra in questo segmento rivolgendosi principalmente al mercato "premium" tedesco, soprattut-

to con la sua ammiraglia "Deutschland", una nave da crociera unica nel suo genere che viene presentata come un "Grand Hotel a cinque stelle sul mare".

Costruita nel 1998, l'allestimento interno della "Deutschland", infatti, richiama quello dei transatlantici dell'epoca d'oro della navigazione: è tutto in legni pregiati e ottoni lucidati a mano secondo l'antica tradizione marinara, con dipinti e sculture provenienti dalla collezione privata della famiglia Deilmann. L'equipaggio di 280 persone fornisce ai 480 passeggeri una assistenza caratterizzata da standard di comfort di elevatissimo livello, tanto da curare anche tutte le attività per raggiungere la nave nel porto di imbarco, prenotazione dei voli e transfer dall'aeroporto alla nave.

Insomma, per la città potrebbe essere una rara occasione per mettersi in mostra agli occhi di turisti di alto profilo che potrebbero scoprire una Taranto diversa rispetto all'immagine negativa che ormai passa per l'Italia e l'Europa.

TURISMO 3 La nave da crociera della compagnia tedesca "Peter Deilmann" con i 480 passeggeri oggi farà tappa nel porto ionico

La "Deutschland" sceglie i due mari

□ La nave da crociera "Deutschland" della compagnia tedesca "Peter Deilmann" oggi effettuerà una sosta nel porto di Taranto nell'ambito della crociera "La costa dorata del Mediterraneo" che, con partenza da Catania, si concluderà a Venezia.

Ai passeggeri della "Deutschland" la compagnia "Peter Deilmann" ha offerto la possibilità di effettuare tre differenti escursioni nelle località di Taranto, Matera e Ostuni.

L'Autorità portuale di Taranto nell'occasione predisporrà una particolare accoglienza per la nave e i suoi passeggeri: sarà predisposta la distribuzione di brochure

che illustrano l'enorme patrimonio storico e le bellezze paesaggistiche del territorio e, inoltre, il punto di ormeggio sarà reso più accogliente con arredi amovibili.

Alle ore 10.30 il presidente dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, salirà a bordo per dare il benvenuto del Porto di Taranto agli ospiti e consegnare, secondo la tradizione marinaiasca, un artistico cadeau al comandante della "Deutschland", il kapitän Andreas Greulich.

Da tempo l'Autorità portuale di Taranto ha avviato un'azione promozionale tesa alla diversificazione dei traffici marittimi dello scalo jonico; per quanto riguarda il

settore crocieristico, tra l'altro, nello scorso mese di marzo l'Autorità portuale di Taranto ha partecipato alla fiera

Cruise Shipping Miami 2013, la vetrina di maggiore rilevanza a livello mondiale nel settore turistico e crocieristico.

In tale settore, in particolare, l'azione promozionale dell'Autorità Portuale di Taranto è tesa ad attrarre sullo scalo jonico le compagnie che offrono alla propria clientela, prevalentemente di un segmento medio-alto, crociere che si differenziano rispetto a quelle operate sulle rotte più tradizionali.

La compagnia tedesca Peter Deilmann rientra in questo segmento rivolgendosi principalmente al mercato "premium" tedesco, soprattutto con la sua ammiraglia "Deutschland", una nave da crociera unica nel suo genere che viene presentata come un "Grand Hotel a cinque

stelle sul mare". Costruita nel 1998, l'allestimento interno della "Deutschland", infatti, richiama quello dei transatlantici dell'epoca d'oro della navigazione: è tutto in legni pregiati e ottoni lucidati a mano secondo l'antica tradizione marinara, con dipinti e sculture provenienti dalla collezione privata della famiglia Deilmann.

L'equipaggio di 280 persone fornisce ai 480 passeggeri una assistenza caratterizzata da standard di comfort di elevatissimo livello, tanto da curare anche tutte le attività per raggiungere la nave nel porto di imbarco, prenotazione dei voli e transfer dall'aeroporto alla nave.

All'assemblea nazionale di Assoportori anche il "dicktat" del Consiglio di Stato

Sarà il tema caldo dell'incontro di Roma cui parteciperà anche il ministro Lupi – Il programma ufficiale e gli invitati al dibattito

ROMA – Si terrà martedì 29 ottobre dalle 10, a Roma Eventi Fontana di Trevi come di consueto, l'assemblea ordinaria di Assoportori che sarà aperta dal presidente Pasqualino Monti e conclusa – se non interverranno fatti nuovi a livello del sempre traballante governo Letta – dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti Maurizio Lupi.

Il programma dei lavori prevede alle 10 la relazione del direttore del Certnet della Bocconi professor Lanfranco Denn su "I driver del cambiamento per i traffici portuali italiani". Seguirà l'intervento di Carlo Pelanda, direttore del dottorato di ricerca in geopolitica economica dell'università Marconi di Roma su "Il sistema portuale come fattore di traino competitivo per l'Italia". Pasqualino Monti terrà la relazione-clou dell'assemblea sulle problematiche e le prospettive della portualità italiana, anche in relazione alla lunga attesa – e alle frequenti delusioni – sulla riforma della riforma della legge portuale 84/94; e specialmente dopo il recente pronunciamento della magistratura suprema – il Consiglio di Stato – sulle candidature alle presidenze delle Autorità portuali, che devono avere "massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, possibilmente (nella norma) con lauree specifiche.

Sulla relazione del presidente Monti interverranno Franco Bassanini, presidente della Cassa Depositi e Prestiti, Ferruccio Dardanello presidente di Unioncamere, Emanuele Grimaldi neopresidente di Confitarma ed Aurelio Regina vicepresidente di Confindustria.

La logistica è un asset fondamentale per lo sviluppo economico dell'Italia e del Mezzogiorno

Deandreis: «è maturo il tempo di una riforma normativa di porti e interporti, una maggiore attenzione alle opportunità dell'area Mediterranea e politiche attive rivolte a favorire un uso più efficiente dei fondi comunitari»

inforMARE - Con un valore di circa 200 miliardi di euro, in Italia il comparto della logistica, che dà lavoro ad oltre un milione di persone, rappresenta il 12,7% del prodotto interno lordo. Lo evidenzia la ricerca "Logistica e sviluppo economico. Scenari economici, analisi delle infrastrutture, prospettive di crescita" che Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) ha presentato oggi nel corso di un convegno organizzato a Napoli, nella Sala delle Assemblee del Banco di Napoli.

«Parliamo spesso - ha rilevato il presidente del Banco di Napoli, Maurizio Barracco, aprendo l'incontro - di competitività delle nostre imprese, dei loro problemi nel campo dell'innovazione, della patrimonializzazione e della loro difficoltà a competere sui mercati esteri, ma non ci focalizziamo con la necessaria attenzione su quanto sia determinante per le aziende poter disporre di una logistica efficiente e con costi sostenibili. Il Banco di Napoli guarda sempre con grande attenzione alle esigenze delle aziende del nostro territorio e alle loro opportunità sui mercati internazionali e con il convegno odierno abbiamo voluto mettere sul tavolo e discutere alcuni problemi non più rimandabili che troppo spesso si trasformano in un pesante handicap competitivo per le nostre imprese».

«La ricerca - ha confermato il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis, che ha presentato il documento insieme con Anna Arianna Buonfanti, ricercatrice dell'Area Infrastrutture di SRM - evidenzia il grande sostegno che la logistica fornisce all'internazionalizzazione delle nostre imprese, ma anche le criticità del comparto. Costi maggiori e tempi di smistamento più lunghi della media europea pesano sulla nostra competitività che infatti arretra nelle classifiche internazionali. È maturo il tempo di una riforma normativa di porti e interporti, una maggiore attenzione alle opportunità dell'area Mediterranea e politiche attive rivolte a favorire un uso più efficiente dei fondi comunitari. Queste possono essere alcune delle leve su cui agire. Oltre a questa ricerca specifica presentata oggi - ha annunciato Deandreis - SRM inaugurerà presto un Osservatorio Permanente sulla filiera dell'economia marittima. Uno strumento pensato per offrire agli operatori economici del settore analisi dettagliate ma anche confronti ed esempi internazionali. Come Centro Studi questo è il nostro modo per dare un contributo utile ad un settore determinante per la competitività del nostro Paese».

La ricerca di SRM ricorda che l'Italia è al 24° posto nel ranking mondiale per performance logistica sulla base del Logistics Performance Index (LPI) elaborato dalla World Bank. Le maggiori criticità riguardano le procedure doganali (27ª posizione), mentre il miglior rank (18ª) per l'Italia è sul parametro della puntualità delle spedizioni. Le criticità logistiche individuate comportano per le imprese italiane un'attesa di 19 giorni per esportare e/o 17 giorni per importare un container rispetto ad una media UE di 11 giorni.

In Italia - specifica la ricerca - il costo della logistica è più alto dell'11% rispetto alla media europea. Tale divario crea un onere per il sistema delle imprese stimabile in circa 12 miliardi di euro l'anno. Solo il 6,3% dei volumi che transitano per Suez giungono in Italia a causa dei

ritardi e delle incertezze sui tempi di transito delle merci. Ciò si traduce in una perdita sia in termini di redditività per l'imprenditoria locale sia in termini di benefici per lo Stato. Molte aziende nazionali scelgono gli scali esteri per la movimentazione dei loro carichi: il volume

di merci con origine/destinazione in Italia che transita per i porti del Nord Europa ammonta a circa 440mila teu.

In Italia, considerando tutti i settori connessi alla logistica, sono presenti oltre 160mila imprese, di cui il 17% sono società di capitale. Il Mezzogiorno vanta la presenza di oltre 45mila imprese. In Campania, Sicilia e Puglia è concentrato il 70,5% delle aziende logistiche del Sud Italia.

La strada con il 35,6% e il mare con il 30,5% - spiega la ricerca di SRM - sono le principali modalità di trasporto delle merci italiane in import-export. Quest'ultima percentuale raddoppia se si considera il Mezzogiorno. È ancora ridotta la quota del trasporto merci su ferrovia (2%). Anche nel primo semestre 2013 l'Italia si è confermata il primo partner negli scambi commerciali con l'area MED con 29,3 miliardi di euro di interscambio e di questi il 76% (pari a 22,2 miliardi di euro) è ascrivibile al trasporto marittimo.

I porti italiani movimentano un traffico dei container pari a circa 9,6 milioni di teu, di cui il 46% dagli scali del Mezzogiorno, e complessivamente movimentano 466 milioni di tonnellate di merci. L'Italia è il primo Paese dell'UE 27 per merci movimentate in Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 204,4 milioni di tonnellate (37,5% del totale Europa).

In Italia vi sono inoltre 19 interporti operativi e hanno contribuito allo sviluppo del trasporto intermodale e ferroviario movimentando oltre 1,7 milioni di teu, poco meno di un milione di UTI e poco più di 100.000 carri di traffico ferroviario.

Secondo elaborazioni di SRM su un panel di oltre 4.400 imprese, il fatturato stimato del settore logistico nel solo Mezzogiorno è di oltre 8,5 miliardi di euro.

La ricerca, nel focus sulla Campania, evidenzia come il mare e la strada siano le principali modalità utilizzate dalle imprese campane per gli scambi import-export, con il 46% del valore complessivo della merce nel primo caso ed il 26,3% nel secondo (primo semestre 2013). Le imprese dei vari settori connessi alla logistica in Campania sono circa 14mila; un quarto sono società di capitale. L'interscambio commerciale tra la Campania ed il resto del mondo al primo semestre 2013 è pari ad oltre 9,8 miliardi di euro, dovuto per il 51,5% all'import e per la restante quota a flussi in uscita dalla regione. Rispetto all'analogo periodo del 2012, si registra un calo del 3,3%. Per quanto riguarda, invece, le aree coinvolte negli scambi, i primi partner della Campania sono i Paesi dell'Unione Europea che assorbono il 47,3% del totale; seguono quelli dell'Asia orientale (11,5%) e quelli dei restanti territori europei (10,6%). Le principali merci in entrata/uscita dalla regione riguardano i prodotti alimentari (17,9% del totale) ed i metalli e i manufatti in metallo (15,8%). La regione è ritenuta dalla ricerca come "Area a densità logistica" in quanto possiede requisiti imprenditoriali, infrastrutturali e potenzialità di sviluppo tali da poter rappresentare uno dei territori volano per lo sviluppo del Paese.

Per quanto riguarda infine le opere della legge 443/01-Obiettivo, l'ultima ripartizione territoriale dei costi del Programma Infrastrutture Strategiche assegna alle opere campane 21,4 miliardi di euro pari al 5,7% del valore nazionale. La maggior parte degli interventi è relativa, tra l'altro, alla rete stradale (5,6 miliardi) e ferroviaria (7,2 miliardi). Tra gli interventi logistici principali figurano l'adeguamento ed il potenziamento degli accessi viari e

ferroviari dell'hub portuale di Napoli-Salerno (con un costo al 30 settembre 2012 di 261,5 milioni di euro ed una disponibilità del 6,2%) e l'hub interportuale di Nola, Battipaglia, Marcanise/Maddaloni (con un costo di 203,4 milioni di euro ed una disponibilità del 76,7%).

Assologistica ha presentato sette emendamenti ai disegni di legge di riforma della normativa portuale


Secondo l'associazione, è urgente fare delle scelte che tengano conto delle possibili integrazioni tra porti, interporti e aeroporti e dei loro bacini di traffico

~~16/10/2013~~ Ieri Assologistica, nel corso di un'audizione informale presso la Commissione Lavori pubblici, comunicazioni del Senato, ha presentato sette emendamenti ai disegni di legge n. 120 e 370 di riforma della legislazione portuale. L'associazione, a cui fanno capo imprese di logistica, terminalisti portuali, interportuali e aeroportuali, ha manifestato apprezzamento per l'introduzione dei sistemi logistico-portuali negli impianti normativi, ma ha sottolineato l'inderogabile urgenza di fare delle scelte che tengano conto delle possibili integrazioni tra porti, interporti (anche privati) e aeroporti e dei loro bacini di traffico e guardino al territorio come integratore tra imprese, settori produttivi e società.

Andrea Gentile, presidente del raggruppamento dei terminalisti portuali di Assologistica, ha quindi evidenziato la necessità di passare dal concetto di distretto industriale a quello di distretto logistico, come enunciato nel piano della Logistica del 2006. Dopo aver apprezzato l'introduzione nei testi dei disegni di legge di primi elementi di normativa sulle espansioni e sui prolungamenti di durata delle concessioni dei terminalisti portuali, ha infine espresso il parere positivo di Assologistica sulle semplificazioni introdotte, come la modifica delle procedure di approvazione del piano regolatore portuale in tempi certi e un coerente coinvolgimento delle istituzioni interessate con un'accentuata funzione regolatrice e di coordinamento delle Autorità Portuali.

Tuttavia l'associazione ha evidenziato l'inefficacia di queste come di altre norme in materia portuale e logistica se continuerà a mancare un quadro programmatico generale sviluppato in un'ottica di sistema della portualità nazionale. Ogni porto - ha rilevato Assologistica - ha una propria funzione su un'area di influenza e su specifici segmenti merceologici o su tipi di vettore e la funzione programmatica dello Stato - coerente con valutazioni pertinenti sui mercati contendibili come quella svolta in sede comunitaria - dovrebbe indicare alle Autorità Portuali il fine da perseguire e mettere fine alla anarchia delle ambizioni localistiche.

Secondo Assologistica, è infine necessario allinearsi all'Europa, corrispondendo di più nella filosofia legislativa e nelle definizioni normative al disegno programmatico riguardante traffico transoceanico, transshipment e connessioni con le reti TEN-T, definendo i porti di sistema da far coincidere con il "core network" individuato dalla Unione Europea.

«Abbiamo notato con piacere - ha commentato Andrea Gentile - un forte interesse da parte dei senatori della Commissione, con un livello di discussione sugli emendamenti da noi presentati che cogliamo, molto positivamente, come una nuova attenzione verso la nostra categoria». 

Gli emendamenti presentati da Assologistica ai disegni di legge di riforma portuale (S 120 e S 370)

● 1° Emendamento

Introduzione della definizione della categoria dei porti di transshipment, basata sulla soglia di oltre il 75% dei contenitori (TEU) trasbordati da una nave all'altra. Questa identificazione normativa facilita in prospettiva la definizione di interventi mirati in questi porti che competono in un mercato mediterraneo le cui regole (di sicurezza, di lavoro, amministrative) sono molto diverse da quelle nazionali.

• **2° Emendamento**

In materia doganale, si richiede l'introduzione nei sistemi logistico-portuali di un adeguamento ai dettami comunitari che a certe condizioni, consentono la possibilità di depositare la dichiarazione doganale in un ufficio diverso da quello in cui le merci sono presentate. Su tale punto nella precedente legislatura si è espressa anche l'Agenzia delle Dogane.

• **3° Emendamento**

Sul servizio di rimorchio portuale si propone che sia chiarito inequivocabilmente che la tariffa di prontezza operativa del servizio possa essere introdotta non solo per riequilibrare i conti dell'azienda concessionaria del servizio, ma anche ed indipendentemente quando il servizio universale di safety portuale esercitato dalle aziende di rimorchio sia di fatto a carico di una minoranza di utenti perché commista alla tariffa di servizio commerciale.

• **4° Emendamento**

Introduzione del price cap. In recepimento della raccomandazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato del 14.12.2012 con la quale si invitavano le autorità competenti a fissare meccanismi di determinazione delle tariffe sulla base di un sistema "price cap" che di fatto risulta un sistema che incentiva maggiormente l'efficienza rispetto al meccanismo oggi in uso del "rate of return" e che, sempre secondo l'Antitrust, non appare in contrasto con le esigenze di sicurezza dei servizi e può garantire maggiore capacità competitiva ai porti nazionali.

• **5° Emendamento**

Lavoro temporaneo. L'emendamento è finalizzato a ridefinire se e quando sia possibile concludere il contratto di fornitura di lavoro temporaneo nell'ambito delle trattative per il rinnovo del CCNL.

• **6° Emendamento**

Appalti di operazioni portuali. L'emendamento è volto ad eliminare una ingiustificata limitazione introdotta dal Senato agli appalti di operazioni portuali. L'appalto di una fase o di un segmento di un ciclo industriale è disciplinata nel diritto comune dall'art.1655 c.c. e dall'art.29 del Decreto Legislativo 276/2003 e si distingue dalla somministrazione di manodopera "per l'organizzazione dei mezzi necessari da parte dell'appaltatore, che può anche risultare, in relazione all'esigenze dell'opera o del servizio dedotti in contratto, dall'esercizio del potere organizzativo e direttivo nei confronti dei lavoratori utilizzati nell'appalto, nonché per l'assunzione del rischio di impresa". In ambito portuale tale opzione imprenditoriale viene limitata nel seguente modo dall'art. 18, co.7 del testo vigente della legge 84/94: "su motivata richiesta dell'impresa concessionaria, l'autorità concedente può autorizzare l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'art.16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo". Il testo approvato dal Senato restringe ulteriormente lo spazio di autonomia imprenditoriale, disponendo che tali attività siano "non preponderanti" e che le stesse debbano inoltre non essere inserite in quella parte di ciclo operativo che coincide le operazioni di sbarco o imbarco.

• **7° Emendamento**

Investimenti infrastrutturali del concessionario. L'emendamento è finalizzato a rendere più coerente il testo della norma che, riferendosi ad investimenti infrastrutturali effettuati dal concessionario, già prevede che la concessione possa essere assentita "per un periodo proporzionale al rapporto tra gli ulteriori investimenti e quelli indicati nel programma". La

norma sarebbe inoltre resa più coerente con i recenti provvedimenti (Legge 134/2012) tesi a stimolare investimenti privati nelle infrastrutture portuali.

Ligurian Ports partecipa per la prima volta alla China (Shenzhen) International Logistics and Transportation Fair

Miazza: siamo venuti a Shenzhen per conoscere da vicino le aspettative dei mercati del Far East

~~inforMARE~~ I porti di Genova, La Spezia e Savona, riuniti sotto l'insegna di Ligurian Ports, partecipano per la prima volta alla manifestazione China (Shenzhen) International Logistics and Transportation Fair (CILF) che è giunta all'ottava edizione ed è in corso a Shenzhen.

I tre porti liguri si sono presentati alla fiera cinese per ribadire il loro ruolo di sistema alternativo ai porti concorrenti del nord Europa: «è questo - ha spiegato Gian Luigi Miazza, vice presidente di Ligurian Ports e presidente dell'Autorità Portuale di Savona - il ruolo che spetta ai porti liguri». Miazza è presente al CILF insieme con il segretario generale Roberto Visintin e l'amministratore delegato di APM Terminals Italia, Carlo Merli «Siamo venuti a Shenzhen, quarto porto al mondo per volumi di traffico contenitori - ha precisato - per conoscere da vicino le aspettative dei mercati del Far East e quali prospettive si potranno sfruttare nel prossimo futuro. La fiera, che ha visto presenti tutti i maggiori carriers mondiali, è stata l'occasione per presentare concretamente i maggiori progetti che si stanno realizzando nei nostri porti che, abbiamo capito, sono oggetto di interesse nel ridisegno delle rotte delle grandi navi».

«Sono convinto - ha proseguito Miazza - che i tre porti abbiano le carte in regola per svolgere un ruolo importante oggi e in futuro. A Savona-Vado la piattaforma che sarà operativa tra meno di quattro anni, potrà dare la risposta attesa alle mega ships per le merci destinate al sud Europa e al nord Italia. Il sistema logistico attuale, con il VIO di Vado Ligure e i collegamenti ferroviari con gli interporti di Rivalta, Mortara e Mondovì costituiscono un complemento indispensabile per le prospettive di sviluppo del sistema portuale ligure».


Per ciò che riguarda invece il porto del capoluogo ligure, «entro il 2015 - ha ricordato il presidente dell'Autorità Portuale di Genova, Luigi Merlo - Genova avrà finito i lavori di Calata Bettolo e del Ronco Canepa, saranno pronte le nuove gru del terminal di Voltri, il dragaggio dei fondali sarà completato. Il nostro porto sarà quindi pronto ad accogliere le portacontainer di nuova generazione e di rispondere alle esigenze poste dal mercato cinese».

Il commissario straordinario dell'Autorità Portuale della Spezia ha evidenziato il valore internazionale del sistema portuale ligure: «il successo della presenza al CILF di Shenzhen di Ligurian Ports Alliance - ha rilevato Lorenzo Forcieri - dimostra ancora una volta la validità della collaborazione tra i tre porti liguri riuniti in un unico sistema».

La trasferta cinese di Ligurian Ports si è conclusa con la visita del porto di Shenzhen dove è in costruzione una piattaforma container, primo step di un progetto che vedrà entro breve tempo la realizzazione di altri sei ampliamenti in previsione di ulteriori aumenti dei traffici. ~~inforMARE~~

Autodeterminazione finanziaria, sburocratizzazione e governance logistica i temi al centro dell'assemblea di Assoport

L'incontro si terrà il 29 ottobre a Roma

~~Il~~ Il prossimo 29 ottobre a Roma, presso Roma Eventi Fontana di Trevi, si terrà l'assemblea generale dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoport), incontro - ha anticipato l'organizzazione delle Autorità Portuali italiane - che sarà incentrato su autodeterminazione finanziaria, sburocratizzazione e governance logistica, temi centrali della relazione che sarà presentata dal presidente dell'associazione, Pasqualino Monti. L'obiettivo sarà quello di individuare quegli elementi di innovazione che potrebbero consentire al sistema portuale italiano di compiere un salto di qualità e di contribuire in modo ancora più consistente di quanto non accada già oggi, alla ripresa del sistema Paese. 

Programma

09.30 Registrazione e welcome coffee

10.00 INIZIO LAVORI
Saluto del Presidente di Assoport
PASQUALINO MONTI

10.15 LANFRANCO SENN
Direttore del CERTeT, Università Bocconi
"I driver del cambiamento per i traffici portuali italiani"

10.40 CARLO PELANDA
Direttore Dottorato di ricerca in Geopolitica economica, Università G. Marconi, Roma
"Il sistema portuale come fattore di traino competitivo per l'Italia"

11.00 Relazione del Presidente di Assoport
PASQUALINO MONTI

INTERVENGONO: FRANCO BASSANINI
Presidente Cassa Depositi e Prestiti Spa - Presidente Fondazione Astrid
FERRUCCIO DARDANELLO
Presidente Unioncamere
EMANUELE GRIMALDI
Presidente Confitarma
AURELIO REGINA
Vice Presidente Confindustria

MODERA: MAURIZIO MARTINELLI
Giornalista Rai

13.00 Conclusioni MAURIZIO LUPI
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Nei primi nove mesi di quest'anno i porti marittimi cinesi hanno movimentato 5,46 miliardi di tonnellate di merci (+10,4%)

I container sono stati pari a 125,7 milioni di teu (+7,4%)

~~inforMARE~~ Nei primi nove mesi di quest'anno i porti cinesi hanno movimentato un traffico pari complessivamente a 7,94 miliardi di tonnellate di merci, con una progressione del 10,3% rispetto a 7,19 miliardi di tonnellate movimentate nel periodo gennaio-settembre del 2012. Il volume movimentato dai soli porti marittimi è ammontato a 5,46 miliardi di tonnellate (+10,4%), mentre quello totalizzato dai porti fluviali/inland si è attestato a 2,49 miliardi di tonnellate (+10,0%).

Tra i principali porti per volume totale di traffico, Ningbo-Zhoushan ha movimentato 622,5 milioni di tonnellate di merci (+11,2%), Shanghai 513,5 milioni di tonnellate (+7,3%), Tianjin 378,4 milioni di tonnellate (+7,0%), Qingdao 378,4 milioni di tonnellate (+10,4%), Guangzhou 340,3 milioni di tonnellate (+4,4%), Tangshan 325,2 milioni di tonnellate (+25,0%) e Dalian 309,6 milioni di tonnellate (+11,4%).

Il solo traffico containerizzato movimentato globalmente dai porti cinesi nei primi nove mesi del 2013 è stato pari a 140,9 milioni di container teu, con una crescita del 7,5% rispetto a 130,9 milioni di teu nel corrispondente periodo dello scorso anno. I porti marittimi hanno totalizzato 125,7 milioni di teu (+7,4%) e i porti fluviali/inland 15,2 milioni di teu (+8,3%). Tra i principali porti container cinesi, Shanghai ha movimentato 25.157.800 teu (+3,9%), Shenzhen 17.267.400 teu (+0,1%), Ningbo 13.180.500 teu (+6,7%), Qingdao 11.905.500 teu (+9,4%) e Guangzhou 11.091.100 teu (+2,4%).

Nel solo mese di settembre 2013 il traffico delle merci movimentato complessivamente dai porti cinesi è stato pari a 898,6 milioni di tonnellate, in crescita del 7,3% rispetto a 837,7 milioni di tonnellate nel settembre 2012. I soli porti marittimi hanno movimentato 614,1 milioni di tonnellate (+7,7%) e i porti fluviali/inland 284,5 milioni di tonnellate (+6,4%).

A settembre 2013 i principali porti cinesi per volume di traffico sono stati Ningbo-Zhoushan con 66,6 milioni di tonnellate (+6,5%), Shanghai con 57,7 milioni di tonnellate (+0,3%), Tianjin con 41,6 milioni di tonnellate (+2,9%), Tangshan con 40,1 milioni di tonnellate (+24,9%) e Guangzhou con 39,1 milioni di tonnellate (+4,5%).

Lo scorso mese il solo traffico dei container movimentato dai porti cinesi è stato pari a 16.261.200 teu, con un incremento del 2,4% sul settembre 2012. I porti marittimi hanno movimentato 14.617.000 teu (+3,3%) e i porti fluviali/inland 1.644.200 teu (-4,6%). Tra i principali porti per volume di traffico containerizzato, lo scorso mese Shanghai ha movimentato 2.900.000 teu (-0,3%), Shenzhen 2.004.800 teu (-9,3%), Ningbo-Zhoushan 1.497.100 teu (-0,3%), Guangzhou 1.349.300 teu (+5,9%) e Qingdao 1.294.500 teu (+7,3%). (44)

La rete Ten-T si estende verso est

Aumentare l'integrazione tra le reti di trasporti dell'Unione europea e quelle dei Paesi dell'Est: Armenia, Azerbaigian, Bielorussia, Georgia, Moldova e Ucraina. Perseguendo questo obiettivo i ministri dei Ventotto si sono incontrati a Lussemburgo con i loro omologhi di tali nazioni per studiare una strategia unitaria e con una dichiarazione congiunta hanno adottato una raccomandazione alla Commissione europea che chiede di inserire la Regional Eastern Partnership Transport network, la rete di trasporto del partenariato regionale orientale, all'interno del regolamento che istituisce rete transeuropea Ten-T. "Tutti gli obiettivi del partenariato orientale, come il ravvicinamento delle legislazioni dei Paesi partner, la creazione di reti di infrastrutture di trasporto regionale e l'aver stabilito dei progetti prioritari ci conduce verso una più stretta integrazione dei mercati dei trasporti comunitari con questi sei Paesi partner", ha commentato Rimantas Sinkevicius (nella foto), ministro dei Trasporti della Lituania, che detiene la presidenza di turno dell'Ue. Il ministro lituano ricorda che sono già stati raggiunti buoni risultati nello sviluppo di uno spazio aereo comune, e ora si punta a fare lo stesso nei settori del trasporto ferroviario, marittimo e fluviale.

L'Authority dei Trasporti comincerà da ferrovie e aeroporti

All'inizio del 2014 partirà la selezione del personale per la nuova Authority dei Trasporti che avrà sede nel Politecnico del Lingotto di Torino. Tutte le informazioni sui requisiti verranno pubblicate sul sito web ufficiale dell'ente che sarà online nei prossimi giorni. Durante un'audizione congiunta alle Commissioni dei Trasporti della Camera e dei Lavori Pubblici Senato, il presidente dell'Authority, **Andrea Camanzi**, ha spiegato che nella prima fase l'organismo si occuperà principalmente di trasporto ferroviario ed aereo, poi pian piano estenderà l'attività a tutti i campi dove la legge lo prevede. "Bisogna evitare il rischio che l'articolazione dell'attribuzione tra più soggetti prevista dalla normativa vigente dia luogo alla sovrapposizione di funzioni o a distorsioni nell'attribuzione delle responsabilità", ha detto Camanzi nel corso dell'audizione. Un altro rischio da evitare, secondo il neo-presidente, è quello di un vuoto normativo nella fase di transizione, cioè fino a quando l'Authority non assumerà le funzioni di regolatore indipendente di tariffe, canoni e pedaggi.



Ricerca Srm: logistica vale 200 miliardi

NAPOLI - La logistica è una componente importante del sistema economico italiano: si stima un valore di circa 200 miliardi pari al 12,7% del Pil. Tra dipendenti diretti e indotto, dà lavoro a 1 milione di unità. Sono alcuni dei dati emersi dal confronto tra economisti e operatori del settore a confronto ieri nel convegno svoltosi al Banco di Napoli sul settore logistico e sulle sue prospettive. Un convegno aperto dal presidente del Banco di Napoli, Maurizio Barracco e nel corso del quale Massimo Deandrea, direttore generale di Srm, e Anna Arianna Buonfanti, ricercatrice dell'Area Infrastrutture di Srm, hanno presentato una approfondita ricerca.

In Italia, considerando tutti i settori connessi alla logistica, sono presenti oltre 160 mila imprese, di cui il 17% sono società di capitale. Il Mezzogiorno vanta la presenza di oltre 45 mila imprese. In Campania, Sicilia e Puglia è concentrato il 70,5% delle aziende del Sud Italia.

La strada con il 35,6% e il mare con il 30,5% sono le principali modalità di trasporto delle nostre merci in import-export. Quest'ultima percentuale raddoppia se si considera il Mezzogiorno. È ancora ridotta la quota del trasporto merci su ferrovia (2%). Anche nel primo semestre 2013 l'Italia si conferma il primo partner negli scambi commerciali con l'area Med con 29,3 miliardi di euro di interscambio e di questi, il 76% (pari a 22,2 miliardi di euro) è ascrivibile al trasporto marittimo.

I nostri porti movimentano circa 9,6 milioni di teu, di cui il 46% dagli scali del Mezzogiorno; complessivamente sono 466 i milioni di tonnellate di merci. L'Italia è il primo Paese dell'Ue a 27 per merci movimentate in modalità short sea shipping nel Mediterraneo con 204,4 milioni di tonnellate (37,5% del totale Europa). In Italia vi sono 19 interporti operativi che hanno contribuito allo sviluppo del trasporto intermodale e ferroviario movimentando oltre 1,7 milioni di teu, poco meno di 1 milione di uti e poco più di 100.000 carri di traffico ferroviario. Secondo le elaborazioni di Srm, su un panel di oltre 4.400 imprese, il fatturato stimato del settore logistico nel Mezzogiorno è di oltre 8,5 miliardi.

La ricerca ha utilizzato l'interscambio commerciale come uno dei parametri per dare la dimensione logistica del Paese. Focalizzando la Campania è risultato che il mare e la strada sono le principali modalità utilizzate dalle imprese regionali per gli scambi import-export, con il 46% del valore complessivo della merce nel primo caso ed il 28,3% nel secondo (primo semestre 2013). Le imprese dei vari settori connessi alla logistica in Campania sono circa 14mila; un quarto sono società di capitale. L'interscambio commerciale tra la Campania ed il resto del mondo relativo al primo semestre 2013 è pari ad oltre 9,8 miliardi di euro, dovuto per il 51,5% all'import e per la restante quota a flussi in uscita dalla regione.

Rispetto all'analogo periodo del 2012, si registra un calo del 3,3%. Per quanto riguarda, invece, le aree coinvolte negli scambi, i primi partner della Campania sono i Paesi dell'Unione europea che assorbono il 47,3% del totale; seguono quelli dell'Asia orientale (11,5%) e quelli dei restanti territori europei (10,6%).

Le principali merci in entrata/uscita dalla regione riguardano, infine, i prodotti alimentari (17,9% del totale) ed i metalli e i manufatti in metallo (15,8%). La regione è ritenuta dalla ricerca come "Area a densità logistica" in quanto possiede requisiti imprenditoriali, infrastrutturali e potenzialità di sviluppo tali da poter rappresentare uno dei territori volano per lo sviluppo del Paese.

Per quanto riguarda le opere della Legge Obiettivo, l'ultima ripartizione territoriale dei costi del Programma Infrastrutture Strategiche assegna alle opere campane 21,4 miliardi di euro pari al 5,7% del valore nazionale. La maggior parte degli interventi è relativa alla rete stradale (5,6 miliardi) e ferroviaria (7,2 miliardi). Tra gli interventi logistici principali figurano l'adeguamento ed il potenziamento degli accessi viari e ferroviari dell'hub portuale di Napoli - Salerno (con un costo al 30 Settembre 2012 di 261,5 milioni di euro ed una disponibilità del 6,2%) e l'hub interportuale di Nola, Battipaglia, Marcianise/Meddaioni (con un costo di 203,4 milioni di euro ed una disponibilità del 76,7%).

LOGISTICA L'ITALIA PERDE POSIZIONI PER TROPPIA BUROCRAZIA

Napoli - Duecento miliardi di euro, cioè oltre 12,7% del PIL italiano, e oltre un milione di occupati nel settore.

Sono questi in sintesi i numeri che spiegano come la logistica sia una componente fondamentale per il sistema economico italiano ed uno degli asset strategici, e dalle grandi potenzialità, su cui puntare per il futuro del nostro Paese. Sul settore e sulle sue prospettive si è discusso al Banco di Napoli nel corso del convegno nel corso del quale **Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM, e Anna Arianna Buonfanti, ricercatrice dell'Area Infrastrutture di SRM**, hanno presentato la ricerca sul settore. Il report di SRM fornisce una chiave di lettura complessiva della logistica come settore, quindi l'insieme di attività a supporto del processo di internazionalizzazione e innovazione del sistema produttivo, di infrastrutture a sostegno della competitività e di volano per il rilancio dell'economia italiana. La ricerca individua perciò i nodi di maggior rilievo che sconta la logistica, guarda alle possibili strategie per ridare slancio agli investimenti infrastrutturali, fornisce possibili orizzonti di crescita in termini di Paesi e territori - guardando in particolare all'area del Mediterraneo - e porta alla luce gli errori da non ripetere nelle prossime politiche di coesione.

La logistica vale in Italia 200 miliardi di euro, pari al 2,7% del Pil, occupando un milione di persone tra diretti e indiretti. Sono 160.250 le imprese logistiche, di cui però solo il 16,9% sono società di capitale, fattore che sottolinea la mancanza di una competitività: poche spa, pochi capitali, poca internazionalizzazione. **L'anno scorso i porti italiani hanno movimentato 9,6 milioni di teu (466 milioni di tonnellate), di cui il 46% sono scali del Mezzogiorno.** Per capire la realtà globale di questi numeri basta confrontarli con uno dei primi porti commerciali europei, Amburgo, che da sola fa mediamente 10 milioni di teu l'anno. E infatti **l'Italia è al 24° posto nel mondo secondo il Logistic Performance Index (indice della World Bank), perdendo due posizioni rispetto all'anno scorso (la Spagna è ventesima).** Sempre per l'LPI, siamo 18esimi nella puntualità delle spedizioni, e questo è un buon risultato. La burocrazia è uno dei nodi più stretti del Belpaese. Fatto che si ripercuote nei processi di adoganamento: ci mettiamo 19 giorni a lasciar andare un container in importazione, 17 all'esportazione (media Ue: 11 giorni), infatti l'LPI ci piazza al 27° posto nel mondo per le procedure doganali. Nel Mezzogiorno la forma preferita di trasporto è la nave, pari al 62,7% del totale. In Campania, Sicilia e Puglia risiedono una buona parte delle attività logistiche del Sud, pari al 70,5%. La quota di mercato di queste imprese è passata tra il 2005 e il 2012 dal 18 al 27%.

Un dato che esemplifica lo scarso ruolo logistico dell'Italia rispetto agli altri paesi europei viene dal traffico che passa per il Suez, dove transita un buon 80% del traffico marittimo mondiale: solo il 6,3% viene in Italia, il resto va quasi tutto in Nord Europa. Proprio in quest'ultima zona vengono movimentate molte merci destinate all'Italia: circa 440mila teu, anche se **Daniele Testi, direttore marketing del gruppo Contship Italia**, ha precisato che questa quota è quella relativa ai soli contenitori che, sbarcati in nordeuropea, arrivano direttamente in Italia.

Se a questi aggiungiamo quelli "spacchettati" e trasportati in altra forma, arriviamo alla cifra di ben 1,5 milioni di teu. Container che, a rifletterci bene, fanno un giro senza senso: partono, per esempio, da Singapore, imboccano il Suez, passano a pochi



chilometri dalla Sicilia, circumnavigano l'Europa, approdano ad Amburgo, poi riscendono in treno verso Milano. Sembra illogico, invece è logico perché costa molto meno così. **Oltre alla ricerca specifica presentata a Napoli, SRM inaugurerà presto un Osservatorio Permanente sulla filiera dell'economia marittima.** Uno strumento pensato per offrire agli operatori economici del settore analisi dettagliate ma anche confronti ed esempi internazionali

Ferroviano e aeroportuale nel mirino del nuovo Garante

Primi vagiti per l'Autorità dei Trasporti guidata da Camanzi, operativa a partire dal 2014

Entità ancora evanescente malgrado il placet parlamentare risalga ad oltre due mesi or sono, l'Autorità dei Trasporti ha manifestato qualche segnale di esistenza la settimana scorsa.

In un'audizione parlamentare di fronte alle competenti commissioni di Camera (nona) e Senato (ottava), audizione ancora non resa pubblica dal Parlamento (le informazioni sono tratte da agenzie di stampa), il presidente del nascente organo di garanzia Andrea Camanzi ha svolto una

relazione introduttiva, evitando i temi più attuali e più generali per concentrarsi sui problemi organizzativi e di concreto avvio dell'attività dell'Authority.

Camanzi, spiegando che l'ente ha effettuato finora solo tre riunioni, ha confermato che la sede sarà al Lingotto, nei locali messi a disposizione dal Politecnico di Torino e che tra breve l'Autorità approverà il suo regolamento e subito dopo la delibera di entrata in operatività; ha poi annunciato che, tra pochi giorni, sarà attivo anche il

nuovo sito internet nonché la prossima definizione dei criteri per la selezione del personale e i relativi bandi: secondo il Presidente, occorreranno alcuni mesi per espletare le procedure e, dunque, l'Autorità sarà concretamente operativa solo dai primi mesi del 2014. Anche perché lo stesso Camanzi ha definito "non perfettamente rodato" il contesto normativo che regola i compiti e le competenze del nuovo organismo e in questa fase di primo avvio e di provvisorietà sia organizzativa

che finanziaria (per ora l'Autorità ha una previsione di stanziamento di 1,5 miliardi per il 2013 e 2,5 per il 2014, ma nel frattempo deve utilizzare i fondi prestati dall'AGCM), è necessario selezionare i temi su cui il Garante interverrà prioritariamente.

Fra questi, ha indicato il vertice dell'Authority, ci saranno in particolare il settore ferroviario e aeroportuale. A tal proposito Camanzi ha anche commentato positivamente la sentenza della Corte di Giustizia UE sulla mancata indipendenza del gestore dell'infrastruttura nella fissazione dei pedaggi per la rete ferroviaria (S2S n.35/2013), sottolineando

che l'Autorità avrà il compito di fissare i criteri per la determinazione dei pedaggi,

che dovranno però esser concretamente definiti dal gestore dell'infrastruttura.

Da ultimo Camanzi ha spiegato che l'Autorità dei Trasporti sarà articolata per competenze e non per settori di attività di trasporto. Vi saranno quindi dipartimenti competenti per i compiti di vigilanza, di regolamentazione, di rapporti con utenti e cittadini e via dicendo, e non divisioni dedicate ai vari comparti dell'industria (ferroviario, aeroportuale, stradale, portuale, etc.).

Politica trasporti, per l'Italia è l'ora delle scelte

L'ultima ricerca di SRM - che sarà presentata domani a Napoli - propone un network nazionale costituito esclusivamente da scali portuali e interportuali ritenuti strategici

Oggi l'industria logistica italiana deve fare i conti con "un impianto normativo non chiaro e omogeneo", mentre diventa sempre più urgente l'implementazione di "una policy integrata e di lungo periodo del sistema infrastrutturale logistico che colga l'evolversi dello scenario internazionale". Sono queste alcune delle conclusioni riportate nell'ultima ricerca di SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) intitolata 'Logistica e Sviluppo Economico. Scenari economici, analisi delle infrastrutture, prospettive di crescita' che sarà pubblicamente presentata domani a Napoli.

Tra i passaggi più salienti spicca il dato dei 12 miliardi di euro che rappresenta il gap di competitività per le imprese italiane causato dalle dilatazioni dei tempi di transito delle merci e dai conseguenti costi aggiuntivi a carico delle imprese importatrici ed esportatrici italiane. "In media gli imprenditori italiani devono attendere 19 giorni per esportare e 17 giorni per importare un container rispetto a una media UE di 11 giorni" si legge nello studio di SRM che riporta un dato tristemente

noto agli addetti ai lavori: "L'Italia risulta al 24° posto nel ranking mondiale (dati World Bank) per performance logistica (al 15° se consideriamo solo le nazioni Europee), nonostante il nostro Paese abbia alcuni settori di eccellenza come ad esempio lo shipping o la portualità".

Per rimediare a questa situazione è necessario avviare una strategia che punti subito "sull'efficientamento del sistema logistico, ottimizzando le risorse finanziarie disponibili e modernizzando l'assetto normativo di riferimento" prosegue la ricerca evidenziando anche una "carezza nella programmazione a livello nazionale e regionale delle infrastrutture logistiche nel nostro Paese" e uno scarso "coordinamento tra i diversi livelli di governo della logistica".

Recenti elaborazioni di SRM insieme a Confindustria mostrano come in Italia per realizzare un'infrastruttura nel settore dei trasporti dal valore di 100 milioni di euro occorrono in condizioni ottimali oltre 7 anni, con punte al rialzo se consideriamo le regioni del Mezzogiorno. A dimostrazione dei limitati finanziamenti pubblici, nello

specifico delle opere afferenti al trasporto e alla logistica previste dalla Legge 443/01 Obiettivo, il costo complessivo raggiunge

i 363,9 miliardi di euro, a fronte di una copertura finanziaria di poco superiore al 40%.

Eppure l'Italia ha di fronte a sé un'importante opportunità economica per il futuro, rappresentata dagli scambi commerciali fra le due sponde del Mar Mediterraneo, a condizione di superare alcuni vincoli burocratici e di natura infrastrutturale. "Il contesto competitivo del Mediterraneo vedrà presumibilmente accrescere nel prossimo futuro il peso dei porti del versante meridionale, in quanto le autorità locali hanno effettuato molti investimenti in infrastrutture di trasporto e logistica per cogliere appieno le opportunità offerte dai flussi di merci in transito nel bacino" dicono i ricercatori di SRM, che citano anche "gli effetti della normativa sul lavoro portuale che prevede

esigenze effettive del mercato".

Ma a chi spetta l'onere di fare queste scelte? Superare il modello 'diffuso' attualmente riscontrabile in Italia non è però un compito che si possa attribuire a un unico organismo perché sono troppi e troppo forti gli interessi coinvolti. "Si renderebbe pertanto necessario - si legge ancora in questo studio - l'intervento di una 'cabina di regia', che dia un indirizzo unitario agli interventi di modernizzazione del comparto". Non rimane che passare dalle parole ai fatti.

Nicola Capuzzo

Differenziale in termini di valore aggiunto prodotto da un container in transito e un container "logisticizzato"

Fatturato (€)	Utile (€)	Beneficio per lo Stato (€)	Occupati per 1.000 Teus
Container in transito	300	20	110
Container lavorato	2.300	200	1.000

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, 2008

per queste regioni un costo medio del lavoro più basso rispetto ai Paesi europei nonché le agevolazioni in termini di costi di gestione (personale, concessioni, energia) e fiscali (tasse di ancoraggio e rimorchio)".

Per il nostro Paese è arrivato dunque il momento di fare delle scelte precise: "Occorrerebbe puntare alla formazione di un network nazionale costituito esclusivamente da scali ritenuti strategici, che abbiano un ruolo e una *mission* configurati nell'ambito del raggiungimento degli obiettivi complessivi che l'Italia si propone di conseguire" conclude la ricerca specificando come questo valga sia per gli scali marittimi che per gli interporti. "Anche in questo caso occorre rispettare la logica di mercato includendo

nella rete nazionale solo quelle strutture caratterizzate da determinate soglie di attività e procedendo alla realizzazione solo di quegli interporti che rispondono a

In crescita del 5% il traffico crocieristico italiano

In attesa del prossimo Italian Cruise Day – in programma il 25 ottobre a Livorno – Risposte Turismo divulga le prime stime sui passeggeri del 2013

Il 2013 dell'industria crocieristica italiana potrebbe chiudersi su livelli simili a quelli registrati nel 2011, anno record per l'intero comparto. A sostenerlo sono le stime del report Italian Cruise Watch, divulgate in anteprima la scorsa settimana da Risposte Turismo nel corso della presentazione del prossimo Italian Cruise Day, in programma a Livorno il 25 ottobre.

Secondo le previsioni, infatti, a fine 2013 saranno stati in totale 11,4 milioni i crocieristi che quest'anno sono transitati nei porti italiani, in crescita del 5,1% sul 2012 (nel 2011 erano stati invece 11,5 milioni), mentre le toccate dovrebbero attestarsi a quota 5.235 (+4,9% rispetto allo scorso anno), secondo la società di ricerca e consulenza.

Questi dati sono stati ricavati tramite una proiezione basata sul totale dei circa 11,3 milioni di movimenti di passeggeri registrati nei 36 porti che, nel 2012, hanno

raccolto il 99% del traffico passeggeri e il 92% delle toccate navi.

Per la società fondata da Francesco De Cesare, nel 2013 Civitavecchia si confermerà al primo posto degli scali italiani con circa 2,5 milioni di passeggeri movimentati (+4,2%) e 951 toccate navi (+4,3%), seguita da Venezia con circa 1,8 milioni di passeggeri (+3,3%) e 548 toccate navi (-3,7%) e Napoli, con circa 1,3 milioni di passeggeri (+5%) e 517 toccate navi (+5,1%).

Interessante anche la classifica su base regionale: se al primo posto compaiono, coerentemente, i porti laziali (che in totale, si stima, registreranno a fine anno 2.499.268 passeggeri e 959 toccate navi, con una crescita in entrambi del 4,2% rispetto allo scorso anno), è la Liguria con i suoi 2.196.619 passeggeri e 839 toccate a fare un netto balzo in avanti. Nel complesso la Regione si afferma al

secondo posto nazionale, con una crescita del 28,6% nei passeggeri movimentati e del 42% nel numero delle toccate navi. Seguono, nella 'top five 2013' di Risposte Turismo, il Veneto (previsti 1.834.590 crocieristi e 645 toccate, + 3,2% e -2,8% rispetto al 2012) e la Campania (1.533.534 e 882, in aumento del 5,9% e 8,5%). Chiude, in calo, la Sicilia: stimati a fine 2013 1.158.167 passeggeri e 755 scali, in diminuzione rispettivamente del 4,3 e del 4% rispetto allo scorso anno.

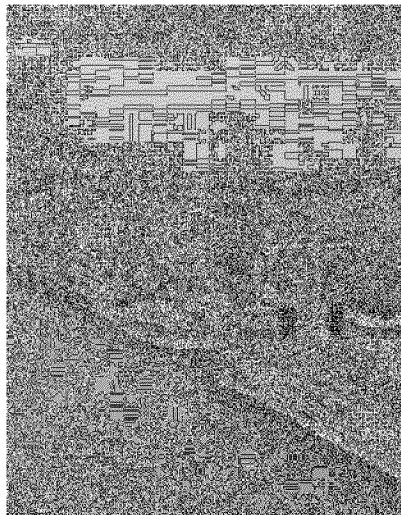
Non poteva mancare un focus su Livorno, sede dell'imminente giornata di approfondimento e 'vittima' quest'anno degli abbandoni di alcune compagnie crocieristiche (S2S n. 27/2013): secondo le stime di Risposte Turismo, questi si tradurranno in un decremento nel numero di passeggeri del 18,1% (per un totale di 850mila presenze) e dell'8,6% nel numero delle toccate navi (425 in totale).

Passando alla presentazione della terza edizione dell'Italian Cruise Day, Risposte Turismo, che come detto organizza l'evento, in partnership con la locale Camera di Commercio, ha anche reso noto il programma della giornata di lavori: quattro sessioni di discussione (due in plenaria e due in parallelo) su temi generali e specifici di attualità per il comparto, su cui si confronteranno, tra gli altri, Robert Ashdown, Segretario Generale di CLIA Europe, il direttore Gas Applications di Wärtsilä Italia Yves Bui, Domenico Pellegrino, Direttore Generale di MSC Crociere, Roberto Piccini, Presidente di Porto di Livorno 2000, Gianni Rotondo, Direttore Generale Italia di Royal Caribbean Cruise Line e l'Executive Vice President Sales & Marketing di Costa Crociere Norbert Stiekema.



COMPAGNIE EUROPA-ASIA, VERSO UN TAGLIO DI CAPACITÀ

Genova - Le compagnie marittime reagiscono alla crisi e cercano di intercettare i timidi segni di ripresa registrati dal mercato. E così da novembre proveranno ad aumentare i costi, mentre si stanno attrezzando per ridurre la capacità di carico in circolazione. Si può prevedere che la percentuale di navi messe a riposo, attualmente intorno al 3%, aumenterà nei prossimi mesi. Le maggiori alleanze si sono infatti mosse per cancellare molte toccate a partire da quest'autunno. La prima occasione è la cosiddetta Golden Week cinese, che si ripete due volte all'anno: in occasione del Capodanno cinese fra gennaio e febbraio, e appunto ai primi di ottobre. Queste ricorrenze, durante le quali ai lavoratori cinesi vengono concessi alcuni giorni di vacanza, provocano il fermo dell'attività produttiva della locomotiva asiatica e hanno quindi una forte incidenza anche sull'attività logistica e di trasporto.



In particolare sulle rotte fra Europa e Asia, quelle più fragili in termini di traffici e di livello dei noli, le maggiori compagnie hanno segnalato una serie di cancellazioni. Per quanto riguarda l'Italia, sono stati cancellati alcuni scali del servizio congiunto di Maersk Line e Cma-Cgm (conosciuto come Ae20 dai clienti della compagnia danese e come Mediterranean Club Express 3 da quelli della compagnia francese). Il programma invernale prevede la cancellazione della partenza da Shanghai della "Margrete Maersk" il 10 ottobre, della "Cma Cgm Ivanhoe" il 24 ottobre, del "Don Pascuale" il 14 novembre e del "Pelleas" il 23 novembre.

Questi cambiamenti riguarderanno anche gli arrivi a Genova e La Spezia, che sono inserite nella rotazione del servizio e che vedranno di conseguenza diminuire i loro traffici in questo periodo. Ad esempio le toccate programmate

rispettivamente per il 10 e 12 novembre nell'ambito del servizio Ae20/Mex3 saranno cancellate. Maersk sostituirà lo scalo di Genova con l'arrivo della nave di un altro servizio, l'Ae11. Il 12 novembre quindi arriverà nel capoluogo ligure la "Maersk Einbohoven", un colosso da 13.000 teu, dimensione a cui sotto la Lanterna ci si è abituati già con qualche anno di anticipo su quanto previsto. Durante quella settimana, invece, lo scalo della Spezia sarà cancellato da Maersk Line. I carichi per l'Italia meridionale (destinati ai porti di Catania, Salerno e Napoli) saranno invece sbarcati a Malta dalle navi sempre del servizio Ae11. Da qui proseguiranno verso l'Italia con servizi feeder. Non sono invece previsti cambiamenti o cancellazioni nel servizio Ae12 di Maersk che nel Mare Adriatico tocca Trieste.

Altre cancellazioni riguarderanno i servizi che uniscono l'Asia, e il Far East in particolare, con l'Europa settentrionale. Il 7 novembre ad esempio non arriverà la "Maersk Gertrud", che avrebbe dovuto partire da Ningbo con il servizio Ae6. Due settimane più tardi a rimanere fermo sarà invece il servizio Ae7. **Anche i servizi congiunti fra Msc e Cma-Cgm, Fal3 e Fal7, fra Europa settentrionale e Far East subiranno cancellazioni.** Le compagnie hanno già predisposto un piano per dirottare l'eventuale carico, che sarebbe stato destinato alle toccate cancellate, e prenotarlo su altre navi. In particolare sarà cancellata la partenza della "Msc Irene" il 29 ottobre da Ningbo, della "Cma Cgm Aquila" il 31 ottobre da Tianjin, della "Msc Valeria" il 12 novembre da Ningbo e della "Cma Cgm Pegasus" il 14 novembre da



Tianjin. Le compagnie vogliono così ridurre la capacità e annunciano per il primo novembre prossimo un aumento dei noli, dopo il risultato negativo degli aumenti annunciati ai primi di settembre. «A ottobre il mercato dei noli – afferma Alessandro Zanetta, rappresentante in Italia di Cma-Cgm – è stato ancora in tensione, ma a novembre avremo certamente un aumento di mille dollari a teu». In westbound l'aumento dovrebbe essere di 750 dollari. Maersk Line invece ha annunciato un aumento da 950 dollari. L'agenzia francese Alphaliner però è scettica sulla riuscita di queste nuove misure, perché la capacità in circolazione rimarrebbe ancora eccessiva.

Anche l'alleanza G6, che riunisce Apl, Hapag Lloyd, Hyundai, Mol, Nyk e Oocl, ha annunciato un programma di diradamento delle toccate fra ottobre 2013 e febbraio 2014, periodo che copre sia la Golden Week autunnale sia quella invernale. Sulla rotta Asia-Europa settentrionale verranno cancellate alcune toccate nei Loop 7, 4, 6 e 1. Su quella Asia-Mediterraneo per il momento sono previsti tagli a soli tre viaggi del servizio Eum. Si tratta di misure tampone, ma bisognerà vedere se le compagnie prendereanno misure più drastiche, come auspica Alphaliner. Anche Maersk riconosce che il problema della sovraccapità di stiva durerà ancora a lungo. «Per i prossimi cinque anni – **ha ammesso all'agenzia Reuters il ceo di Maersk, Soren Skou** – avremo senza dubbio un'industria con capacità eccessiva. Non possiamo creare domanda con prezzi più bassi. È più importante che riduciamo la capacità». Maersk ha

una flotta di circa 600 navi, ma 340 di queste sono in charter e possono essere restituite nel giro di tre anni. Secondo la compagnia, il 15% dei contratti scadrà nel 2013, il 25% nel 2014 e circa il 35% nel 2015.

Alberto Ghiara

MOLO VII TRIESTE CONSOLIDA I LEGAMI CON LA GERMANIA

Trieste - **Si rafforzano i legami fra il porto di Trieste e la Germania. Da ottobre il Trieste Marine Terminal (Tmt), al Molo VII, è collegato al Dornstadt Terminal di Ulm da un treno blocco settimanale con capacità di circa 70 teu. Il servizio, denominato "Patrizia Express", è gestito da una joint fra l'operatore intermodale livornese T.O. Delta di Pierluigi Maneschi (a cui fa capo anche il Tmt) e la compagnia ferroviaria austriaca Rail Cargo Austria (Rca).**

Il servizio è stato inaugurato martedì primo ottobre per le partenze da Trieste e mercoledì 2 ottobre per le partenze da Ulm. La società spiega che il servizio è stato studiato e realizzato per coincidere con le operazioni di scarico delle navi portacontainer, visto che i principali servizi da Mediterraneo e Far East arrivano al terminal triestino sabato, domenica e lunedì. «Per quanto riguarda la resa - spiega Ugo Castelli della Vinca, project manager di T.O. - Delta il servizio per Ulm è di tipo A-B, cioè con partenza un giorno e arrivo il giorno dopo». Il transit time dalla partenza da Trieste all'arrivo a Ulm è garantito in 13 ore. Da Ulm il treno parte al mercoledì e arriva in porto al giovedì, cosicché la merce potrà imbarcarsi sui servizi marittimi del week-end.

Il servizio per Ulm va ad affiancarsi ad altri treni che la società livornese organizza dal terminal di Trieste assieme a Rca. Da alcuni anni è operativo un servizio di treni blocco verso Monaco di Baviera, con partenze 4 o 5 volte alla settimana. Il secondo collega invece Trieste con Budapest, in Ungheria. Si tratta di un servizio giornaliero, ma con sistema differente: non treni blocco, ma singoli carni che vengono integrati nel traffico di Rca.

Nella collaborazione con le ferrovie austriache, T&O Delta si occupa della parte commerciale attraverso l'agenzia di Monaco, e della parte operativa in joint service

agreement. Rca fornisce locomotori e vagoni. «Da qualche anno - dice Castelli - operiamo il treno con Monaco e abbiamo avuto una buona risposta dal mercato. Anche il treno per Ulm è partito subito a pieno carico. **Gli operatori sono contenti di avere un'alternativa ai servizi dall'Europa settentrionale.** Per quanto riguarda l'import dal Far East, rispetto ad Amburgo offriamo dai cinque ai sette giorni di viaggio marittimo in meno, mentre la parte terrestre è equivalente. Contando che una nave da 6 mila teu costa 50-70.000 euro al giorno, le economie sono importanti».

Con una settimana di viaggio in meno si risparmiano circa 300 mila euro, ovvero 50 euro a teu. «Per l'export - continua Castelli - oltre al fattore tempo, è stata recepita bene dal mercato tedesco la possibilità di servire destinazioni intramediterranee come Israele, Turchia, Egitto e l'Africa settentrionale. L'accesso a questi mercati è sensibilmente più veloce e economico rispetto ad Amburgo». Castelli non teme la politica delle grandi compagnie di investire sulle megaportacontainer: «**Tmt ha un fondale naturale di 18 metri.** Abbiamo già accolto la "Maersk Agamemnon" da 8.000 teu e stiamo investendo 5 milioni di euro per l'upgrade delle gru, una delle quali è già operativa».

Alberto Ghiara