



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

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

**18 SETTEMBRE 2015**

logistica, porti

## La piattaforma logistica di Taranto è pronta

Terminano oggi al porto di Taranto i lavori per la piattaforma logistica, cantierizzata nel 2012 e **avviata nel 2013**.

L'infrastruttura è costata 37,54 milioni di euro (a carico del concessionario Taranto Logistica per un periodo di trent'anni), per un'area di circa 150mila metri quadri. «Il porto si arricchisce di nuove dotazioni – spiega l'Autorità portuale di Taranto in una nota – magazzini merci, refrigerati, capannoni, nonché di un terminal ferroviario che conetterà lo scalo alla rete nazionale ed europea».

La piattaforma si inserisce all'interno di un parco opere da 219 milioni che comprende, oltre alla piattaforma logistica, altri quattro interventi ancora da realizzare: strada dei moli, ampliamento del quarto sporgente, darsena Ovest e vasca di colmata, tutte in programmazione tra l'anno prossimo e il 2018.

La piattaforma logistica avvia «un hub portuale intermodale – spiega l'Authority - il cui funzionamento non sarà legato esclusivamente al transhipment ma anche in import/export, pari al 20 per cento del traffico complessivo, modificando in maniera sostanziale l'aspetto e l'efficienza del porto, facendogli raggiungere lo status di scalo di "terza generazione"».

In occasione di una visita del ministro dei Trasporti, prevista ma non ancora programmata, l'Autorità portuale conta di tenere un evento di inaugurazione.

## **Completata la realizzazione della Piattaforma Logistica nel porto di Taranto**

*Investimento di 37,5 milioni di euro del concessionario Taranto Logistica*

*inforMARE* - Oggi si sono conclusi i lavori di realizzazione della Piattaforma Logistica nel porto di Taranto, la cui realizzazione - con un investimento pari a 37,5 milioni di euro - è a carico del concessionario Taranto Logistica che l'ha in gestione per un periodo di 30 anni (~~dal 1° gennaio~~ del 27 marzo 2012). L'Autorità Portuale dello scalo pugliese ha sottolineato che con l'ultimazione dell'opera il porto si arricchisce di nuove dotazioni tra cui magazzini merci, magazzini refrigerati e capannoni per le operazioni logistiche nonché di un terminal ferroviario che conetterà lo scalo ionico alla rete nazionale e a quella europea.

La Piattaforma Logistica, che copre un'area di 150mila metri quadri - ha ricordato l'ente portuale - si inserisce nel più ampio progetto della "Piastra Portuale del Porto di Taranto" - al tempo realizzato con la formula del project financing - intervento volto al miglioramento della dotazione infrastrutturale complessiva del porto attraverso la realizzazione di cinque opere strategiche di preminente interesse nazionale per complessivi 219 milioni di euro, il cui cronoprogramma - ha specificato l'authority - prevede il seguente termine dei lavori: per la strada dei moli luglio 2016, per l'ampliamento del IV sporgente e per la Darsena a Ovest del IV sporgente aprile 2018, unitamente alla realizzazione della vasca di colmata per il contenimento dei fanghi derivanti dalle opere marittime.

«Con la progressiva entrata in operatività della Piattaforma Logistica - ha evidenziato l'ente - prende forma, quindi, e si struttura il più ampio progetto di hub portuale logistico intermodale nel porto di Taranto, il cui funzionamento non sarà legato esclusivamente al transshipment ma, in misura maggiore, all'import/export - 20% del traffico complessivo del terminal - modificando in maniera sostanziale l'aspetto e l'efficienza del porto, a vantaggio della diversificazione dei traffici e del raggiungimento dello status di "porto di terza generazione". Tale obiettivo - ha rilevato l'authority - ben si integra con la serie di azioni che l'Autorità Portuale di Taranto, in sinergia con il governo, sta portando avanti per il rilancio del terminal contenitori e l'individuazione di un nuovo operatore che garantisca una gestione competitiva del terminab». (1/1)

## **Fine lavori per la Piattaforma Logistica di Gavio a Taranto**

**Ultimata l'infrastruttura da 150.000 mq, i cui lavori erano stati avviati nell'agosto 2013 al termine di un lungo iter burocratico**

Si è conclusa oggi, con la posa dell'ultima pietra, la costruzione della Piattaforma Logistica del porto di Taranto, l'infrastruttura portuale già affidata in concessione per 30 anni alla società Taranto Logistica Spa (Gruppo Gavio) che ha contribuito alla sua realizzazione con un investimento di 37,5 milioni di euro.

L'opera, che occupa complessivamente 150.000 metri quadrati ed è parte del più ampio progetto di realizzazione della Piastra portuale, "si configura come modello di piattaforma logistica integrata, centro di interscambio e unificazione tra le diverse modalità di trasporto (marittimo, terrestre, aereo)" - recita una nota dell'Autorità Portuale di Taranto - e va ad arricchire lo scalo di nuove dotazioni quali "magazzini merci, refrigerati, capannoni per operazioni logistiche, nonché di un terminal ferroviario".

Oltre alla Piattaforma Logistica, i cui lavori erano iniziati nell'agosto del 2013, il progetto denominato 'Piastra Portuale del porto di Taranto' include altre opere strategiche, per un valore complessivo di 219 milioni di euro: la realizzazione della Strada del Molo (il cui completamento è previsto nel luglio 2016), l'ampliamento del IV sporgente e la Darsena a ovest del IV sporgente (aprile 2016) e la vasca di colmata che accoglierà i fanghi risultanti dai dragaggi dello sporgente.

Con l'entrata in funzione della Piattaforma - prosegue la nota della port authority - si struttura anche il progetto più ampio dell' 'hub portuale logistico intermodale' nel porto di Taranto, che secondo i piani sarà fondato non solo sul transhipment ma sull'import/export "per il 20% del traffico complessivo".



# PIATTAFORMA LOGISTICA: FINE LAVORI A TARANTO

**TARANTO - Il 15**

**Settembre è stata posata l'"ultima pietra" che ha sancito la fine dei lavori avviati nell'Agosto 2014 per la realizzazione della Piattaforma logistica nel porto di Taranto.**

**L'infrastruttura portuale che si estende lungo un'area di 150.000 mq configura come modello di piattaforma logistica**

**integrata, centro di interscambio e unificazione tra le diverse modalità di trasporto (marittimo, terrestre, aereo).**

**Con l'ultimazione della Piattaforma - la cui realizzazione è stata a carico del concessionario per un investimento di 37,544 milioni di euro - il porto si arricchisce di nuove dotazioni tra cui magazzini merci, magazzini refrigerati e capannoni per le operazioni logistiche, nonché**

**di un terminal ferroviario che conetterà lo scalo ionico alla rete nazionale e a quella europea. La gestione della Piattaforma logistica è affidata alla concessionaria Taranto Logistica Spa per un periodo di trent'anni.**

**La Piattaforma logistica si inserisce nel più ampio progetto della "Piastra portuale del porto di Taranto" - al tempo realizzato con la formula del project financing - intervento volto al miglioramento della dotazione infrastrutturale complessiva del porto attraverso la realizzazione di una serie di cinque opere strategiche di preminente interesse nazionale per complessivi 219 milioni di euro, il cui cronoprogramma prevede il seguente termine dei lavori: per la strada dei moli Luglio 2016, per l'ampliamento del IV sporgente e per la Darsena a Ovest del IV sporgente Aprile 2018, unitamente alla realizzazione della vasca di colmata per il contenimento dei fanghi derivanti dalle opere marittime.**

**Con la progressiva entrata in operatività della Piattaforma logistica prende forma, quindi, e si struttura il più ampio progetto di hub portuale logistico intermodale nel porto di Taranto, il cui funzionamento non sarà legato esclusivamente al transhipment ma, in misura maggiore, in import/export (20% del traffico complessivo del terminal) modificando in modo sostanziale l'aspetto e l'efficienza del porto, a vantaggio della diversificazione dei traffici e del raggiungimento dello status di "porto di terza generazione". Tale obiettivo ben si integra con la serie di azioni che l'Autorità portuale di Taranto, in sin-**  
**con il Governo, sta portando avanti per il rilancio del terminal contenitori e l'individuazione di un nuovo operatore che garantisca una gestione competitiva del terminal.**



**L'Autorità portuale, unitamente al concessionario, riservano di organizzare una sobria cerimonia di inaugurazione dell'opera in occasione dell'auspicata prossima visita al porto di Taranto da parte del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.**

# Taranto si mobilita contro il rischio di perdere l'Autorità portuale

Taranto - Appella al ministro Graziano Delrio. Scendono in campo sindaco, Confindustria Taranto, sindacati e parlamentari pugliesi.

**Taranto - Contro il rischio di perdere l'Autorità portuale, Taranto si mobilita e si appella al ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio.** Scendono in campo il sindaco, Ezio Stefano, Confindustria Taranto, i sindacati, i parlamentari. La Puglia, al momento, ha quattro Autorità portuali: Taranto, Bari, Brindisi e Manfredonia. **Con la riforma approvata dal Consiglio dei ministri e dal Parlamento nelle scorse settimane, è previsto un drastico taglio del numero delle Authority e la Puglia scenderà da quattro ad una.** Che potrebbe essere insediata a Bari. Il Cdm deve adesso dire l'ultima parola sulla riforma. È atteso il varo di un decreto legislativo che dirà quante saranno e soprattutto dove saranno le nuove Authority.

**«Forti della preoccupazione che Taranto potrebbe perdere la propria Autorità portuale, registrando così un ulteriore impoverimento del suo ruolo e delle sue potenzialità- scrive il sindaco di Taranto, Ezio Stefano - non possiamo che sostenere la rivendicazione della posizione strategica del suo porto evidenziando che nonostante il transitorio calo dei traffici dovuti al sequestro Iva, alle opere strategiche in corso di realizzazione, tra le quali il consolidamento-adeguamento del terminal container, è storicamente tra i primi porti nazionali per traffico di merce».** «In proposito - rileva ancora il

sindaco di Taranto - è sufficiente verificare le statistiche relative alle attività nei porti di Bari, Brindisi e Taranto negli ultimi dieci anni e queste statistiche ci dicono dell'enorme divario del traffico delle merci e delle movimentazioni finanziarie dei porti, con dati che attestano la posizione di vertice del porto di Taranto rispetto a quelli di Bari e Brindisi».

Per il sindaco del capoluogo jonico «è del tutto evidente che Taranto, al di là di eventuali attenzioni attese dal territorio ed a Lei ben note, deve necessariamente considerarsi la localizzazione più logica ed in linea con i principi comunitari, nazionali e regionali per la sede dell' Adsp della Puglia, anche in considerazione degli importanti investimenti nel potenziamento delle infrastrutture portuali, logistiche ed intermodali voluti dal Governo». «Non è possibile -sottolinea a sua volta il presidente di Confindustria Taranto, **Vincenzo Cesareo** - che da un lato il Governo e il Parlamento, con le leggi, gli accordi e gli impegni, dicano che il porto è centrale nel rilancio dello sviluppo economico di Taranto ed è una delle prospettive di crescita, eppoi tolga a Taranto la sede dell'Autorità portuale. Sarebbe un'inspiegabile contraddizione».

«Quella di Taranto - spiega Cesareo - non è una rivendicazione basata sul campanilismo. Ci sono invece una serie di dati oggettivi e sono, nell'ordine, il ruolo di Taranto all'interno dei grandi corridoi di trasporto europei, la scelta del Governo, risalente peraltro ad anni fa, di considerarlo porto hub del Mediterraneo, gli investimenti in corso per

adeguare il terminal container sinora usato dalla società Tct e che adesso deve essere rilanciato sul mercato con un nuovo investitore, infine il completamento delle prime opere della piattaforma logistica». Per Cesareo, «se si investe tanto sul porto di Taranto, è perché lo si crede davvero un'opportunità. E allora adesso bisogna

essere coerenti con questo principio e soprattutto con gli ingenti investimenti in corso sia da parte pubblica che privata». «Ma anche a vedere i dati di traffico, pur in presenza di un contesto di crisi, notiamo che Taranto è comunque il porto leader della Puglia» annota ancora il presidente di Confindustria Taranto. **Stessa opinione manifestano anche i segretari provinciali di Cisl, Daniela Fumarola, e Uil, Giancarlo Turi.** Quest'ultimo sindacato ha programmato per domani un'iniziativa specifica sul porto di Taranto presente il segretario generale della Uil trasporti Claudio Tarlazzi.

## Terminal container, gli operatori globali a caccia di nuovi spazi

Uno studio pubblicato dalla Drewry Maritime Research prevede una crescita media della domanda portuale containerizzata mondiale del 4,5% all'anno da qui al 2019. Un elemento che induce gli operatori di terminal container ad investire sempre di più per accogliere le mega-navi e sostenere la domanda globale in aumento, favorita anche dalle nuove imponenti alleanze marittime.

In questo quadro, rilevano *Seanews.com.tr* e *Cisco*, un certo numero delle 23 società che secondo la **Drewry** sono operatori terminalistici globali si sta adoperando per accrescere la capacità nel corso dei prossimi cinque anni.

La APM Terminals e la DP World sono le più attive per numero di nuovi progetti di prossima realizzazione ma in termini assoluti è la PSA International che sta aggiungendo la maggior parte della capacità, in particolare presso il porto della propria sede di Singapore. Anche Hutchison, Cma-Cgm, TIL ed ICTSI dispongono di piani di sviluppo di un certo rilievo. La Gulftainer ha pure programmi ambiziosi e la Shanghai International Ports Group punta ad estendere le sue attività a livello globale.

L'attenzione principale in ordine alle espansioni da parte degli operatori terminalistici internazionali riguarda gli sviluppi di terreni edificabili in località situate nell'ambito di mercati emergenti, mentre l'attività di acquisizioni e cessioni si è ridotta dallo scorso anno.

"I risultati finanziari del 2014 sono stati in gran parte in linea con gli anni precedenti per gli operatori terminalistici" - spiega l'analista della Drewry, Neil Davidson -, tuttavia, conservare questi margini diventerà sempre più difficoltoso alla luce delle domande ingenerate dalle navi più grandi e delle alleanze".

**Quest'anno il traffico crocieristico nei porti italiani sarà di 11,05 milioni di passeggeri (+6,01%)**

*Il 2 e 3 ottobre a Civitavecchia si terrà la quinta edizione di Italian Cruise Day*

**inforMARE**. Quest'anno il traffico crocieristico nei porti italiani assommerà a 11,05 milioni di passeggeri, con un deciso incremento del +6,01% rispetto al 2014. Lo prevede Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica, che oggi ha presentato la quinta edizione di Italian Cruise Day, il forum di riferimento in Italia per l'industria crocieristica in programma a Civitavecchia il 2 e 3 ottobre prossimi che quest'anno è stato organizzato dall'azienda in partnership con l'Autorità Portuale di Civitavecchia.

Il rapporto Italian Cruise Watch 2015 redatto da Risposte Turismo indica per quest'anno una crescita più contenuta del numero di toccate nave, che saranno 4.875 (+1,99% sul 2014).

Il rapporto evidenzia che in termini di movimentazione passeggeri (imbarchi, sbarchi e transiti), il dato che si preannuncia per il 2015 si riavvicinerà al dato del 2013, sebbene inferiore al record assoluto registrato nel 2011 (11,5 milioni di passeggeri). L'Italia, nonostante questo periodo di oscillazioni del traffico crocieristico - sottolinea Risposte Turismo - si conferma l'unico paese europeo e mediterraneo ormai da cinque anni stabilmente sopra quota 10 milioni di passeggeri movimentati.

A livello regionale le proiezioni elaborate dall'azienda per il 2015 mostrano come la Liguria si confermerà la regione leader in Italia per numero di passeggeri movimentati nei propri porti, leadership ottenuta in virtù di oltre 2,5 milioni di passeggeri movimentati (+6,1% sul 2014), seguita dal Lazio (poco più di 2,3 milioni di passeggeri, +7,5%), Veneto (1,6 milioni di passeggeri, -7,8%), Campania (circa 1,5 milioni di passeggeri, +7%) e Sicilia (oltre 1,1 milioni di passeggeri, stabile sullo scorso anno).

La classifica previsionale delle toccate nave vedrà una leadership contesa tra la Sicilia (stimati 821 approdi nei porti di Palermo, Messina, Trapani, Catania, Giardini Naxos, Cefalù, Siracusa, Lipari, Porto Empedocle e Licata), la Liguria con 820 (porti di Genova, La Spezia, Savona, Sanremo, Santa Margherita Ligure, Rapallo, Porto Venere, Lerici e Portofino) ed il Lazio (816 nei porti di Civitavecchia, Ponza e Gaeta).

Significativi i risultati del Friuli Venezia Giulia che risale di due posizioni tra le regioni italiane e che mostra la migliore variazione percentuale sia in termini di passeggeri movimentati che toccate nave. A doppia cifra positiva anche le stime sulla crescita della Sardegna.

Analizzando nel dettaglio i risultati conseguiti dai singoli porti, secondo le stime di Risposte Turismo nel 2015 Civitavecchia si confermerà al primo posto con circa 2,3 milioni di passeggeri movimentati (+7,6% sul 2014) e 793 toccate nave (-4,7%), seguita da Venezia con 1,6 milioni di passeggeri (-7,7%) e 524 toccate nave (+7,4%) e Napoli con circa 1,2 milioni di passeggeri (+7,7%) e 450 toccate nave (+12,8%).

**«Come già accaduto di recente - ha rilevato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo - a variazioni negative registrate in un anno, il 2014 sul 2013, ne seguono di positive (il 2015 sul**

**2014), proseguendo così nel disegno di una curva che cambia spesso direzione, segno di un periodo di sostanziale stabilità nel medio periodo. Bisognerà attendere le prime previsioni per il 2016, che annunceremo il 2 ottobre - ha spiegato di Cesare - per capire se il comparto si avvia a riprendere una reale e costante crescita o si manterrà all'interno del quadro e dello scenario che hanno caratterizzato gli ultimi anni. Di certo quella del 2015 è una variazione che va accolta con favore, e che può dare il giusto ottimismo e la necessaria carica per inseguire risultati più importanti, raggiungibili solo interpretando al meglio le dinamiche a livello mondiale, ricordando che la competizione si gioca sempre a livello di area più che di singolo porto».**

**L'edizione 2015 di Italian Cruise Day, che segue le precedenti quattro edizioni svoltesi a Venezia (2011), Genova (2012), Livorno (2013) e Napoli (2014), ospiterà nuovamente Spazio Giovani, un insieme di iniziative e di attività che Risposte Turismo ha scelto di dedicare al mondo dei giovani e degli studenti tra cui Carriere@ICD, l'unico career day italiano dedicato esclusivamente al mondo della crocieristica, in programma quest'anno nella mattinata di sabato 3 ottobre nei medesimi locali dell'Autorità Portuale di Civitavecchia ospitanti il forum il giorno precedente. L'iniziativa si svilupperà come una serie di incontri tra i giovani, selezionati dalla segreteria organizzativa, e i responsabili risorse umane di alcune delle principali aziende del settore tra cui compagnie di crociera, aziende portuali, agenzie marittime, tour operator e network di agenzie di viaggio.**

**Partecipando alla presentazione odierna dell'Italian Cruise Day, il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Civitavecchia e presidente di Assoport, Pasqualino Monti, ha sottolineato che «lo sviluppo dell'economia legata al settore crocieristico non può non essere connesso alla promozione turistica e culturale del Paese. Nel nostro scalo - ha evidenziato Monti - il segmento cruise ha definitivamente confermato i profili di eccellenza e la leadership del settore in Europa attestando il porto di Civitavecchia quale primo porto italiano ed europeo, insieme a Barcellona. Chi arriva nei porti italiani deve, da subito, vivere l'esperienza di immergersi nella storia e nei monumenti di valore inestimabile, nonché nei paesaggi incantevoli del nostro territorio. Da qui l'importanza del settore crocieristico che - ha concluso - svolge un ruolo rilevante per la nostra economia e di crescente dinamicità».**

**Il direttore nazionale dell'associazione crocieristica CLIA Italia, Francesco Galletti, ha osservato che «la crocieristica in Italia affronta oggi una serie di sfide: dallo stallo di Venezia - ha ricordato - all'imminente riforma portuale, a lungo attesa dal comparto, che porterà a una riorganizzazione complessiva del quadro regolatorio e di governance della portualità. Il modo migliore per affrontare queste sfide - ha aggiunto - è che tutti gli attori operanti intorno al mondo delle crociere facciano efficacemente sistema. In quest'ottica, l'Italian Cruise Day è una piattaforma preziosa, anche grazie al suo lavoro di diffusione di dati e informazioni sul settore».** (1/1)

## **“Governance” e dragaggi primi passi della riforma**

16 settembre 2015 |

**I decreti attuativi di partenza dovrebbero arrivare entro la prossima settimana – Semplificare le norme anche con l’atteso provvedimento dello sportello unico**

ROMA – Gli annunci ormai si susseguono, anche più volte al giorno. Malgrado gli affanni del governo sul Senato, la riforma della legge sui porti secondo il ministro Delrio è ormai in dirittura d’arrivo almeno con due primi, fondamentali decreti attuativi, quello sulla governance, legato alla riforma Madia sulla pubblica amministrazione, e quello sui dragaggi, che coinvolge Infrastrutture e Trasporti ma anche Ambiente.

A ruota – o forse già in contemporanea – entro la prossima settimana dovrebbe essere anche varato il decreto attuativo sullo sportello unico, con l’attesa semplificazione epocale delle procedure sui porti.

Sui temi della governance sono stati fatti scorrere ormai fiumi d’inchiostro, o meglio schermate di computers. Confermate le linee guida: nomina dei presidenti delle Port Authority da Roma, “sentiti” i presidenti di Regione, estrema professionalità delle figure presidenziali, comitati portuali aboliti e sostituiti da snelli comitati di gestione, Autorità di sistema e non più puntiformi di banchina, autonomia finanziaria, stretto raccordo con il sistema “core” europeo e con la rete ferroviaria, nuova attenzione al sud. Si vedrà quanti di questi punti diventeranno realtà: e in che tempi.

L’altro tema attesissimo è quello dei dragaggi. Dal ministero dell’Ambiente, viceministro Silvia Velo, arriva la conferma che si sta ancora lavorando sulle limature del testo, che dovrebbe essere – rispetto alla farraginoso realtà legislativa attuale – rivoluzionario. Filtra poco o niente sui dettagli, anche se qualcuno si è spinto a ipotizzare che, come vorrebbe la ragione, le sabbie di dragaggio pulite (e certificate tali) potrebbero essere semplicemente conferite in alto mare, abbassando costi e tempi delle operazioni di adeguamento dei porti. Ma non sarà uno sperare troppo nel quadro di una riforma che è ancora ostaggio di cento contrastanti visioni e Interessi?

# Ferrovia e mobilità SOSTENIBILE

**Presentati ai vertici delle istituzioni europee responsabili dello sviluppo della mobilità sostenibile le conclusioni del progetto SPIDERPLUS (Sustainable Plan for Integrated Development through the European Rail network - Projecting Logistics & mobility for Urban Spatial design evolution - [www.spiderplus-project.eu](http://www.spiderplus-project.eu)). Alla logistica il ruolo di integratore nella gestione dei flussi**

**I**l progetto cofinanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del VII FP ha avuto il compito di sviluppare la visione della mobilità passeggeri e merci al 2050 nel quadro dello sviluppo della co-modalità e della massima valorizzazione della ferrovia. Numerosi elementi sono ampiamente comuni anche ai passeggeri ma ne riassumiamo di seguito solo alcuni nella prospettiva delle merci. I dati di riferimento quantitativi, in coerenza con il White Paper, prevedono il raddoppio del traffico ferroviario entro il 2030 ed un ulteriore raddoppio entro il 2050.

## Trasferiamoci nel... 2050

Il sistema ferroviario europeo ha consolidato leadership tecnologica ed industriale. La mobilità delle merci è capace di valorizzare le componenti già ampiamente pre-esistenti in una scala industriale sincronizzata idonea a realizzare prestazioni ampiamente

superiori grazie a sinergie di sistema. Le prestazioni di costo e servizio sono quindi stabilmente in grado di attrarre e soddisfare i diversi segmenti di traffico. L'applicazione innovativa della tecnologia ha moltiplicato la capacità nelle linee esistenti ed in particolare nei corridoi che costituiscono l'ossatura del Core Network.

"The European rail network for competitive freight" è pienamente operativo.

I nodi servono le aree di traffico e interconnettono le diverse linee consentendo la formazione di treni lunghi, pesanti e commercialmente veloci che trasportano, anche insieme, vagoni di tipo convenzionale e intermodale. Le merci hanno coerente priorità nei corridoi dove sono consolidate tecnologie ERTMS, segnalamento, ecc..., per il pieno controllo di sicurezza in condizioni di alta intensità di utilizzo della rete. Il traffico è programmato in modo regolare e trasparente secondo le

esigenze della domanda e ogni deviazione è gestita in modo da minimizzare gli inconvenienti. L'accesso extra europeo al network è assicurato principalmente dai porti che rap-

presentano le interconnessioni con le linee di traffico intercontinentali mentre un ruolo relativamente meno importante è svolto dai punti di accesso terrestre verso i corridoi transiberiano e transasiatico.

I punti di accesso esterno sono in rete con i nodi interni quali freight village, hub, dry port, centri logistici, terminali dell'industria di trasformazione ed estrattiva, ecc... secondo criteri di servizio necessari al

profilo di ciascun nodo e di specifico contributo all'industrializzazione dei traffici. Il network ha superato i colli di bottiglia precedenti e che successivamente si sono manifestati nei nuovi modelli di gestione ad alta densità di

traffico. L'interoperabilità nel core network è pienamente realizzata sia con riferimento alle infrastrutture che al materiale rotabile. La flotta è stata completamente rinnovata con utilizzo di nuovi materiali che massimizzano portata utile, riducono rumorosità ed esigenze manutentive.

## L'apporto delle nuove tecnologie

Tecnologie come automatic coupling ed electric wiring sono di comune applicazione contribuendo, insieme ad adeguamenti delle linee, alla realizzazione di treni di 1.500 metri quale consolidato standard di circolazione

nei corridoi. Inoltre tali tecnologie hanno consentito facile utilizzo della ferrovia ai prodotti deperibili e con esigenze di refrigerazione. Tecnologie avanzate con technology box e dispositivi multifunzione di tipo satellitare verificano il peso sugli assi, supportano l'automatico riconoscimento delle unità di carico ai punti

di ingresso/uscita, sistemi di sicurezza dei carichi grazie a sigilli elettronici e monitoraggio per ragioni sanitarie, di controllo termico, doganali, tracking & tracing, ecc...

Seguendo lo sviluppo della domanda,

gran parte della flotta vagoni è dedicata al trasporto intermodale mentre la parte restante è suddivisa tra vagoni standard e vagoni speciali. Molta della specializzazione di impiego è tuttavia realizzata con sovrastrutture complementari ai vagoni standard. Anche i sistemi manutentivi hanno consolidato modelli di tipo predittivo e di rapido riconoscimento di anomalie in favore di migliori performance di costo, affidabilità e sicurezza.

Le autorità locali in coordinamento con gli indirizzi di politica del-

la mobilità hanno realizzato piani territoriali in favore di sistemi più efficienti e sostenibili in modo coordinato per il traffico passeggeri e merci. L'insediamento di servizi logistici in terminali collegati alla rete ferroviaria ha favorito la penetrazione via ferrovia del traffico in ingresso/uscita riducendo la congestione delle infrastrutture viarie nell'anello periurbano. Modelli coordinati di traffico a basso impatto ambientale sono poi incaricati di gestire il traffico merci all'interno delle aree urbane. Anche il traffico dei rifiuti beneficia

dei servizi ferroviari con propria specializzazione.

Gli operatori del traffico merci garantiscono anche gli altri servizi door-to-door con le necessarie specificità integrando il trasporto in coordinate soluzioni logistiche. Pur competendo in modo libero nel mercato, operano in modo collaborativo per utilizzare al meglio la capacità disponibile con tutti i possibili benefici di scala. Questo è particolarmente rilevante nella componente di trasporto ferroviario per condividere la capacità di treni lunghi e pesanti la cui efficiente

utilizzo è condizione essenziale per lo shift modale nelle proporzioni programmate. Specifiche autorità e/o operatori tipo trustee/4Pl facilitano

la gestione dei servizi condivisi specie quando il mercato non abbia i volumi per servizi in alternativa.

## La composizione del traffico nel 2050

I diversi segmenti di traffico ferroviario, pur contribuendo tutti alla crescita, hanno avuto sviluppi molto differenziati. La crescita di gran lunga

maggiore riguarda il traffico intermodale per le sue caratteristiche di più flessibile aderenza alle esigenze della domanda e per la maggiore capacità di guadagno nelle prestazioni.

Tutte le attività amministrative dell'intermodalità sono gestite in anticipo rispetto alle diverse fasi operative e con modalità e-freight. In particolare le gestioni doganale, sanitaria, ecc. richiedono stop fisico solo per eccezioni. Le unità di carico entrano immediatamente nel network con automatico riconoscimento nei nodi e indirizzamento per handling e flusso successivo. Già alla prenotazione è delineato il tracing successivo in coerenza con la programmazione delle operazioni e il tracking è immediatamente aggan-

ciato all'inizio della fase esecutiva.

Le prestazioni di qualità sono definite in modo univoco e sono certificate da agenzie indipendenti. Anche la qualità dei processi previsionali e di pianificazione è monitorata. I livelli di servizio sono segmentati in rapporto agli impegni con i clienti e reciprocamente condivisi tra gli operatori che partecipano al flusso. La continuità della gestione operativa prevede il trasferimento automatico di responsabilità tra gli operatori all'attraversamento di definite soglie fisiche o virtuali. I treni sono specializzati per sole unità intermodali o misti secondo esigenze di programmazione e di utilizzo delle capacità dei treni. I vagoni percorrono i diversi segmenti di rete in logiche multi hub

e dove possibile linee dirette tra i singoli nodi. Tecnologie tipo "Mechatronics" gestiscono con efficienza e tempestività handling e shunting.

## Diverse offerte di servizio

Ciascun operatore può combinare diverse offerte di servizi: orientamenti di specializzazione in specifiche località e segmenti di servizio possono coesistere con soluzioni più integrate verticalmente e geografica-

mente. In ogni caso competizione e collaborazione sono gestiti nell'interesse dell'offerta complessiva e della capacità di massimizzare i benefici di scala. La vendita dei servizi può avvenire attraverso una molteplicità di canali come agenti, spedizionieri, partner, MTO, integratori, ecc... con tecnologie web ed e-freight per gli aspetti transazionali. Soluzioni One Stop Shop (OSS) e Single Point of Contact (SPC) spesso coordinate con servizi di logistic engineering per l'integrazione del trasporto nelle soluzioni logistiche, si concretizzano con sistemi di planning collaborativi e trasparenti.

I sistemi di pricing sono correlati ai volumi e alla capacità di contribuire all'efficienza ed alla creazione di valore. La collaborazione è basata su modelli economici di condivisione di ricavi e costi derivanti da alti livelli di industrializzazione.

Il traffico a singoli vagoni/gruppi di vagoni sia specializzati o multi uso è gestito in aree terminalizzate attrezzate per il carico/scarico delle merci. Tale segmento di traffico può competere con il traffico stradale e intermodale solo per flussi specifici per tipologia di movimentazione e dotazione infrastrutturale ed organizzativa già di base pre-esistente. La disponibilità di vagoni è assicurata da fornitori specializzati senza necessariamente impegni di lungo periodo (specie per i vagoni multi uso) e a prezzi competitivi. Il traffico di tali vagoni condivide le sinergie dei treni misti specie sui percorsi più lunghi. I treni bloccati comprendono diversi profili: treni dedicati a insediamenti industriali ed al loro collegamento con porti o altri nodi; treni misti che comunque non richiedono modifiche della composizione tra i terminali origine a destinazione. I treni blocco, quando operano per servizi dedicati e su tratte specifiche

possono derogare dalle regole di piena interoperabilità.

## La roadmap

Come realizzare la visione: la roadmap sviluppata individua le azioni e le principali milestone al 2020, 2030 e 2050.

Innanzitutto occorre intensificare gli impegni su quanto già in corso ed in particolare i programmi TEN-T relativi al Core Network proseguendo le azioni di completamento che, specie per i contenuti infrastrutturali e comunque con grande semplificazione, si può dire coprano abbastanza l'orizzonte fino al 2030. Limitate ma importanti integrazioni sono tuttavia necessarie per recepire sostanziali ma non stravolgenti innovazioni successive all'impostazione del programma e in particolare la realizzazione di treni da 1.500 metri. I TEN-T però devono essere maggiormente integrati con la pianificazione territoriale delle aree urbane ed in particolare delle aree metropolitane che richiedono opportuna intensificazione delle relative azioni.

È soprattutto necessario il rafforzamento delle iniziative di governance, di integrazione della tecnologia e di collegamento con il mercato. In questo modo si amplifica l'efficacia degli investimenti che da soli non sono sufficienti a guidare la grande trasformazione della mobilità prevista nel White Paper.

Appena dopo avere accelerato il passo nella realizzazione di quanto necessario per i target al 2030, occorre cominciare a programmare in modo più specifico le azioni successive. Anche per questo però non si può attendere molto: i lead time necessari per ragioni tecniche e per la complessità dei processi decisionali richiedono di cominciare a lavorare ai nuovi programmi non oltre il 2020 per assicurare la continuità di azione con quanto già in corso. ■

*Target al 2050 ambiziosi ma coerenti non solo con le azioni già pianificate ma anche con i risultati dell'ultimo decennio*

I target al 2050 sono così sfidanti per l'ecosistema ferroviario che la prima sensazione può essere di smarrimento. Benché questo possa essere giustificato da numerosità di azioni, centri decisionali, ecc... basta guardare ai piani già in esecuzione e a quanto già avviato e, almeno in parte, realizzato nell'ultimo decennio per riprendere fiducia. Infatti sono state molte le azioni di rilevanza strategica alcune delle quali propedeutiche ad azioni ulteriori. Difficile ricordarle tutte e farne così una classificazione. Mi limito ad elencarne alcune tra le più rilevanti per il segmento merci:

- Pubblicazione di quattro "Railways Packages" per la liberalizzazione del settore ferroviario. Fondamentale la separazione tra infrastruttura ed operazioni per dare accesso ai nuovi operatori privati.
- Accelerazione nell'implementazione dei Corridoi TEN-T promuovendo lo sviluppo del Core Network da integrare poi nel Comprehensive Network.
- Promozione del programma ERTMS essenziale per migliorare l'efficienza del traffico e pianificazione del suo sviluppo "level 3" che moltiplicherà la capacità di assorbimento traffico da parte dell'infrastruttura.
- Pubblicazione dell'"Urban Mobility Package" che favorirà il coordinamento di city logistics e penetrazione ferroviaria delle città.
- Sviluppo del sistema Galileo che abilita una serie di possibili applicazioni ICT anche esse ampiamente sviluppate in una serie di programmi specifici.
- Creazione di ERA and INEA: la prima per la standardizzazione ed interoperabilità delle tecnologie, la seconda per rendere più agili le interfacce con i mercati. Come conseguenza si accelererà la diffusione di best practice di gestione, manutenzione, ecc..., si renderanno più attraenti gli investimenti e si accrescerà la resilienza del network e delle operazioni.
- Avvio di "Joint Undertaking" tra settore pubblico e privato per il conseguimento dei target di Shift2Rail e di Horizon 2020.
- Sviluppo degli accessi ad Est in parallelo all'integrazione dei nuovi paesi entrati nell'EU.
- Sviluppo della ferrovia in ottica di co-modalità con realizzazione di nuova capacità attraverso i programmi Alta Velocità e "Connecting Europe Facility".
- Proseguimento delle azioni di modernizzazione in ottica di sostenibilità per la realizzazione di condizioni di reale liberalizzazione e offerta più competitiva per costi e servizio. Inoltre le merci risentiranno ampiamente delle azioni ancora da intraprendere a seguito della recente dimostrazione di fattibilità di treni più lunghi, pesanti e commercialmente veloci (vedere anche [www.marathon-project.eu](http://www.marathon-project.eu)).

Franco Castagnetti - Presidente New Opera  
[www.newopera.org](http://www.newopera.org)

### **Low fuel prices have halved slot cost benefit for big box ships: Drewry**

DATA from London's Drewry Shipping Consultants shows that, while bigger box ships enjoy a cost advantage, falling fuel prices have halved the slot cost benefit for mega-ships, notes Vancouver's Ship & Bunker.

"Carriers are fearful of being left behind in the race for ULCVs (ultra large container vessels), but while they will retain a diminishing competitive advantage, the value of having a smaller, but more flexible fleet in a slowing market should not be overlooked," said Drewry.

Drewry says an 18,000 TEU vessel on a round-trip Asia-North Europe route yielded a US\$38 per slot cost savings compared to a 14,000-TEU vessel, down from \$76 per slot at its June 2014 peak.

Due to their size ULCV's can only operate on the Asia-Europe trades, and while they have been joined by the 10,000 TEU and above newbuilds, Drewry says "it's where carriers are putting the 8,000-10,000 TEU that reveals how they are trying to spread the burden of the new capacity."

Those smaller newbuilds delivered in 2015 have been deployed in nine different trade lanes, and Drewry points to the Asia to east coast South America route as an example of how that can then push down spot rates.

"It is a delicate balancing act, and one that carriers cannot win all of the time," said Drewry, before suggesting that the situation will only get worse as there are many more mega-ships on the way.

"The alarming drop in Asia to Europe traffic and a parallel crash in rates caused two of the big carriers groups to take the unprecedented decision to suspend services in the supposed peak season, while the two other alliances have been tinkering with missed sailings to support higher rate requests," said Drewry.

"The rush to purchase ULCVs is borne of the desire to reduce slot costs and not be left behind, but the impact on the wider industry in terms of heavily discounted freight rates has thus far been entirely predictable," said Drewry.

**Cosco Pacific slips 1.3pc to 5.88 million TEU in August after decent July**

COSCO PACIFIC throughput fell 1.3 per cent to 5.88 million TEU in August, its first month of decline in 2015 for the global port operator of the Cosco group.

Cosco Pacific saw its big volume terminals in the northern Bohai Rim ports provide minimal growth of 0.8 per cent in August to 2.12 million TEU year on year.

Throughput had grown a relatively strong 5.6 per cent in July and the region had been the group's best performing segment, reported Seatrade Maritime News.

Cosco Pacific's Yangtze River Delta volume fell 7.1 per cent to 790,700 TEU in August year on year after a two per cent slip in July to 832,400 TEU. Meanwhile, the Pearl River Delta was down 1.3 per cent to 1.83 million TEU.

This segment has seen year-on-year declines earlier this year in March and April, at the height of the low season when volumes dropped 3.4 per cent and 2.1 per cent respectively compared to the previous corresponding periods.

Overall, Cosco Pacific's overseas ports fell 6.5 per cent to 778,000 TEU. But Piræus volumes went up 2.9 per cent to 246,200 TEU.

Declines in July at terminals at Quanzhou and Xiamen were reversed and Kao Ming was up 26.1 per cent from 5.6 per cent in the month before.

The only weak spot in the segment remains the Jinjiang terminal that lies between Quanzhou and Xiamen. It saw negative growth figures from the beginning of the year and a decline of 29.8 per cent in August.