
PILOTINA BLOG

GENOVA LASCI DA PARTE I SOGNI

GIORGIO CAROZZI

I PORTI sono lo specchio di un Paese lento e invecchiato, incapace di esprimere riforme organiche. Due dati per spiegare gli ennesimi guasti provocati dal ministro Matteoli al sistema. Nel porto di Gioia Tauro le tasse portuali per il transhipment non si pagano. Le tasse di ancoraggio per una nave da 135 mila tonnellate sono poche migliaia di euro, il solo passaggio di Suez costa per la stessa nave 500 mila euro. Se poi consideriamo l'incidenza della tassa di anco-

FLOP BRUCO
Non ci sono i traffici per giustificare una piattaforma così grande

vece, il confine fra la necessità di inventare nuove procedure per le infrastrutture e la difesa dell'esistente, è il nulla in cui navighiamo. Occorrerebbe un salto di qualità. Il Bruco? Osservatori e addetti ai lavori ritengono sia una bufala. Che poteva essere concepita solo da piemontesi, notoriamente incapaci di vedere il mare in una seria prospettiva di mercato. Si rivelerà come un inutile spreco di energie (e forse anche di denaro) sul nulla.

raggio sul costo complessivo del viaggio, rappresenta un'inezia. In compenso, a Gioia Tauro la società Medcenter aveva già ottenuto una riduzione notevolissima dei canoni di concessione.

A Genova, in-

Il punto è comprendere perché le navi vanno a Rotterdam e Anversa. Se pensiamo ancora che sarebbe più comodo per loro fermarsi a Genova, continuiamo a non capire nulla di economia marittima. La logica primaria del trasporto container non è condizionata dalla distanza terrestre dal porto alla destinazione, è quella della ottimizzazione degli spazi di stiva. Se degli oltre 10.000 teu trasportati da una nave in arrivo dall'Asia, oltre due terzi sono destinati al mercato tedesco, è evidente che non esistono vantaggi a scaricare parte dei container in Mediterraneo.

Per i nostri mercati di riferimento, Svizzera e alla Baviera comprese, non ha senso progettare un sistema da 5 miliardi di euro come quello del Bruco: non esisterebbero volumi sufficienti per ammortizzare l'investimento.

Le opere che si stanno realizzando ad Anversa per il rafforzamento delle linee ferroviarie sono reali, come quelle già completate a Rotterdam per la Betuwe Line. Se vogliamo migliorare la competitività del sistema ligure, la soluzione dovrebbe allora essere quella di investimenti adeguati alle caratteristiche e alla dimensione del nostro mercato. Con questa concretezza, sarà possibile attivare anche strumenti utili a far decollare un nuovo modello pubblico - privato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NAVALMECCANICA

I genovesi conquistano Marsiglia

Riparazioni in Francia, Bisagno e Garrè svelano il piano. «Ma non lasceremo la Lanterna»

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Un bacino da 320 metri. Un altro da 250. Tutto nel porto di Marsiglia, stella appannata dello shipping da decenni in attesa di rilancio. A dicembre la vicenda era stata anticipata dal *Secolo XIX*. Stiamo parlando della Genova Industrie Navali (Gin), cioè la compagine formata da Cantieri Mariotti e San Giorgio del Porto, che pochi mesi fa ha vinto la gara d'appalto per rilevare le riparazioni navali di Marsiglia. Aprendo nuovi scenari sul porto di Genova.

Un business esplosivo, almeno potenzialmente. Il motivo è semplice: nel Mediterraneo occidentale i bacini di carenaggio lunghi oltre 300 metri si contano sulla punta delle dita. Due in Spagna, poi Palermo con Fincantieri. L'ideale per riparare le grandi navi da crociera. Perché se per dieci, quindici anni le industrie europee hanno sfornato "navi bianche", adesso è il momento di ripararle, ma soprattutto di rimodernarle. Rifare gli interni, renderle nuovamente appetibili. «Ce ne sono alme-

no una cinquantina in giro» spiega il numero uno dei Cantieri Mariotti, Marco Bisagno. Il momento pare buono, e così Gin ha investito cinque milioni di euro. Rilevando in concessione le strutture della vecchia Unm di Marsiglia, dopo l'infelice passaggio degli spagnoli di Boluda, falliti in pochi mesi, schiacciati dai debiti della vecchia struttura parastatale. «Gli spagnoli avevano rilevato in blocco la società - spiega Fer-

dinando Garrè, alla guida dei San Giorgio - noi prendiamo in concessione le strutture. Ma tutto verrà ricostituito ex novo. C'è da ricomprare tutto, perfino fax e stampanti. Dovremmo arrivare ad assumere 65 persone».

Dunque, i due soggetti di gran lunga più importanti delle Riparazioni navali genovesi si aprono il loro maxi-bacino in Francia. A questo punto, viene da chiedersi se ha ancora un senso la costruzione del Sesto bacino di carenaggio alle Riparazioni, proprio ora che l'Autorità portuale di Genova è arrivata a un passo dal rinnovo dell'area delle Riparazioni, con la copertura dei bacini esistenti,

e soprattutto l'inizio di un'esplorazione sul mercato per trovare un bacino galleggiante da oltre 300 metri in grado di ospitare le riparazioni per le grandi navi.

E proprio qui sta il punto. Ma sia Bisagno, sia Garrè mettono in chiaro le cose: «Il nostro impegno su Genova rimane e il sesto bacino va fatto» ha detto il numero uno di San Giorgio, che tra l'altro è rappresentante delle imprese in Ente bacini, la società che gestisce le strutture di Genova. «Tra l'altro, quello che realizzeremo a Marsiglia vivrà separatamente rispetto a quanto facciamo a Genova. Non abbiamo chiesto il trasferimento di alcun dipendente dalla nostra città. Il personale lo ricerchiamo direttamente in Francia».

Nessun disimpegno, anche perché forse non va dimenticato che se i due "big" se ne vanno, nel maxi-bacino genovese potrebbero entrarci gli stessi armatori proprietari delle navi da riparare. Portandosi dietro la manodopera esterna. Ma intanto, posto che a Genova le procedure per la realizzazione del bacino galleggiante comincino quest'anno, prima di vedere l'opera realizzata passeranno due anni. Così, nel frattempo, Garrè e Bisagno proveranno a far rinascere Marsiglia.

quarati@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'OBIETTIVO
Da 15 anni i cantieri sfornano navi da crociera. Ora è il momento di rimodernarle

Piani urbanistici intesa porto-Tursi

Tecnici dei due enti al lavoro insieme

PROVE di pace tra la città e le banchine: sei tecnici dell'Autorità portuale inizieranno a lavorare nei prossimi mesi per "collegare" e integrare il piano regolatore del Comune e quello del porto. Ieri la giunta comunale ha licenziato un accordo che prevede la pianificazione integrata dei due sistemi urbanistici. I sei tecnici lavoreranno all'interno della struttura di Urban Lab ed è la prima volta che una grande città decide di far camminare assieme questi due strumenti di pianificazione territoriale. D'altronde, il muro contro muro non paga ed è costato caro, negli anni passati, alla città. Un esempio è l'ampliamento del porto di Voltri, fortemente voluto dall'allora presidente dell'Autorità portuale Giuliano Gallanti, licenziato dal Comitato portuale ma poi mai realizzato a causa dell'ostilità degli abitanti del Ponente. Un film che il sindaco Marta Vincenzi e il presidente del porto Luigi Merlo non vogliono ripetere. Già nei mesi scorsi Merlo aveva annunciato che mai avrebbe proposto un nuovo piano regolatore portuale "contro" la città per poi vederselo bocciare. L'accordo annunciato ieri è la traduzione pratica di questa intenzione.

Ci sono due piani di lavoro: nel-

l'immediato, i tecnici dell'Authority lavoreranno all'interno dell'Urban Lab sui progetti che riguardano la darsena nautica e quindi Piazzale Kennedy, Calata Gadda, le crociere a Ponte Parodi e l'Hennebique, il riassetto dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente e il nuovo porto per i traghetti a Voltri. «Lavorare ognuno per conto suo, come se il piano portuale e quello urbanistico non avessero punti d'incontro, è un modo di lavorare vecchio che vogliamo archiviare» spiega Merlo.

Questo per l'immediato, ma nel lungo periodo lo scopo è armonizzare il Puc del Comune e il nuovo Piano regolatore portuale in modo da presentare i due progetti assieme, come fossero uno, per la Valutazione di impatto ambientale strategica, la Vas. Nel costruire questo percorso, le istituzioni hanno coinvolto, tra gli altri, Legambiente, una delle associazioni più critiche negli anni passati riguardo i progetti di ampliamento dello scalo marittimi. A Genova e non solo. Ma nella partita sono coinvolti anche la Regione e la Provincia in particolare che sta sviluppando il piano energetico ambientale dove l'uso di fonti alternative in banchina (ad esempio l'uso di pale per l'eolico sulla diga) è uno degli elementi caratterizzanti.

DA OGGI AL PORT CENTER IN OMAGGIO UN POSTER CON LA CARTINA ISOBARICA DEL 19 FEBBRAIO 1955

LA TEMPESTA PERFETTA DI GENOVA “RICOSTRUITA” 55 ANNI DOPO

GIULIANO GALLETTA

“ROTTA LA DIGA foranea nel porto di Genova investito dal ciclone”, così titolava in prima pagina *Il Secolo XIX* del 20 febbraio 1955 per raccontare la tempesta che il giorno prima aveva devastato la costa ligure con una mareggiata che sarebbe rimasta la più violenta del Novecento rimanendo indelebile nella memoria storica della città e soprattutto del suo porto. Onde gigantesche la cui forza viola la protezione del porto aprendo una breccia di duecento metri, provocando l'affondamento di una nave attraccata ai moli rappresentano un trauma anche simbolico. Scriveva il cronista dell'epoca: «Alle 15 non reggendo a quell'incessante e terribile martellare la diga è crollata come sotto i colpi di un maglio (...) sono iniziate le ore terribili che hanno visto impegnati centinaia di uomini. Nessuno ricordava un disastro del genere. Tutto è avvenuto sotto un cielo limpidissimo pulito dal vento che soffiava rabbioso». La relazione tecnica che il Consorzio autonomo del porto redasse all'epoca, e che è ancora leggibile sul sito del Circolo Luigi Rum, fa un ritratto preciso e sintetico della tempesta. Mareggiata di violenza eccezionale, barometro a 739,2 mm, vento sopra i 100 km/h, altezza delle onde dieci metri. Al frangersi delle onde contro la diga i getti d'acqua salirono a 150 metri. Si aprirono breccie. Il mare irruppe nel bacino di Sampierdarena. Danneggiati i moli, distrutta la darsena petroli, affondata una nave e danneggiate molte altre. Nessuna vittima, grazie anche all'impegno e al coraggio di piloti, ormeggiatori e por-

tuali. Nel mondo si diffusero le notizie più preoccupanti, il bollettino di un'agenzia di Rotterdam, porto concorrente, diffuse agli operatori marittimi la notizia che il porto di Genova era “praticamente distrutto” e il Cap fu costretto a intervenire per assicurare i mercati della continuità del funzionamento del porto.

Oggi a 55 anni di distanza dall'evento il Genoa Port Center, il nuovo museo multimediale allestito dalla Provincia di Genova nei Magazzini del Cotone al porto antico, ha deciso di ricordarlo in modo originale, stampando un manifesto commemorativo. Nel poster - che sarà dato in omaggio a tutti coloro che visiteranno il museo nel weekend - sono riprodotte l'inedita mappa isobarica che registra la bassa pressione record che si registrò a Genova il 19 febbraio 1955, due foto storiche della mareggiata e un testo in cui sono brevemente ricordati i fatti e si legge: «a 55 anni di distanza, ricordiamo la lezione che il porto di Genova trasse dalla più violenta tempesta della sua storia, per migliorare le sue opere di difesa dal mare che oggi progetta e costruisce per dare futuro alla sua storia». La mappa è stata realizzata per la prima volta dal meteorologo Stefano Gallino, sulla base di un software del Centro meteorologico di Washington. «Siamo di fronte a una situazione eccezionale per il Mediterraneo» spiega Gallino «di sicuro la più forte tempesta che abbia colpito la Liguria nel secolo scorso. Impressiona particolarmente il fatto che il mare abbia potuto avere la meglio su un'opera come la diga di Genova che era considerata indistruttibile»

galletta@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TRAFFICI E INFRASTRUTTURE VA BENE RILANCIARE I PORTI POI PERÒ CI VUOLE LA MERCE

AUGUSTO COSULICH



oggi in questi giorni sul vostro giornale molti articoli che parlano di investimenti portuali e società miste tra pubblico e privato per rilanciare i porti.

È interessante e curioso allo stesso tempo vedere come tante persone, che sostanzialmente non si occupano di logistica e delle problematiche ad essa relative, organizzino convegni e propongano iniziative imprenditoriali con investimenti faraonici, senza avere la più pallida idea della situazione attuale dei traffici.

Queste persone si dimenticano che chi fa la fortuna o la sopravvivenza (in questo periodo più quest'ultima) dei terminal e delle tanto spesso citate "piattaforme logistiche" sono le navi e le navi al momento non hanno neanche lontanamente la quantità di merce in grado di supportare questa crescita. Ricordiamoci che al momento l'11,6 % della flotta contenitori mondiale è in disarmo e che lentamente si sta cercando di recuperare quanto perso negli ultimi 2 anni. Sostenere oggi che si possano portare nel porto di Trieste 5 milioni di teus, o in quello di Genova 10 milioni di teus, dà più l'impressione di uno scoop giornalistico o di una sparata elettorale.

Molto più corretto e veritiero sarebbe cercare di sostenere questa industria, potenziare le infrastrutture, eliminare l'eccesso di burocrazia che regna nei moli italiani, che sfiducia gli investitori del settore e che li allontana dall'Italia. Quando parlo di infrastrutture non parlo del "bruco" o di una gru in grado di sbarcare più o meno rapidamente la merce, ma parlo della inca-

pacità di decongestionare le vie autostradali, dell'incapacità di creare nuove arterie (chissà quando si concluderanno i lavori per la Gronda e il Terzo valico...) e soprattutto dell'incapacità di mettere su ferro quello che viaggia su gomma.

Quando sento banchieri, istituzioni, politici fare questi progetti mi domando se questa gente realizza che prima di pensare così in grande sarebbe opportuno operare degli incentivi a favore delle aziende. Parlo in particolare di una politica del credito bancario più flessibile verso le piccole aziende, parlo della riduzione del costo del lavoro e della riduzione delle tasse per aziende che desiderano investire e creare occupazione.

Bene ha detto qualche tempo fa il presidente del porto di Genova, Luigi Merlo, prevedendo tempi bui per i terminal hub (di trasbordo) nel Mediterraneo. Quando tra breve sarà pronto il nuovo terminal contenitori in Tunisia, dove il costo del lavoro è di circa 5 volte inferiore al nostro, dove le tasse per gli approdi sono 100 volte inferiori alle nostre (ricordiamoci che oggi una nave di 10 mila teus paga una tassa di ancoraggio di circa 190 mila euro indipendentemente dal numero di movimentazioni che compie) le tariffe di imbarco e sbarco che verranno applicate ed in generale tutti i costi aggiuntivi saranno talmente competitivi da mettere in ginocchio i nostri Terminal.

L'unica speranza è quindi quella di aumentare le nostre esportazioni ed importazioni, incrementare la posizione di leadership dell'Italia nel Mediterraneo, ma per fare ciò, come ho detto prima, occorrono innanzitutto una serie di iniziative da parte di quelle stesse persone che si riempiono la bocca parlando di investimenti portuali.

AUGUSTO COSULICH è amministratore delegato della Fratelli Cosulich e della Coscon Italy.

FINCANTIERI

Commesse pubbliche, il programma è in ritardo

GENOVA. Nuovo incontro romano ieri tra Fincantieri, governo e sindacati per fare fronte al problema dell'occupazione: nel 2010 infatti i carichi di lavoro per i cantieri del gruppo vanno assottigliandosi, nonostante le due importanti commesse ottenute nei giorni scorsi dal gruppo Carnival. Il ministero dello Sviluppo economico è impegnato per accelerare le procedure per il finanziamento di due navi per la Capitanerie di porto. Questo perché il governo, dicono i sindacati confederali, ha ammesso un certo ritardo rispetto agli impegni presi nel protocollo del 18 dicembre. Nell'incontro sono state esaminate le difficoltà che ancora persistono nel mercato mondiale della cantieristica e le pesanti ripercussioni che si registrano in Italia; sono oltre 800 i lavoratori ancora in cassa integrazione e si prevede che il loro numero sia destinato ad aumentare nel corso dell'anno. In effetti, le due unità del marchio Princess saranno realizzate a partire dal 2011, ed evidentemente, per quanto si possa "spalmarne" la produzione su diversi bacini, la commessa non basta a soddisfare tutte le bocche di Fincantieri. Con buona probabilità le commesse della Capitaneria, andranno al cantiere di Castellammare di Stabia, oggi lo stabilimento in maggiore difficoltà.

A. QUA.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TORNANO A QUOTA 25 GLI ENTI DI GOVERNO DEI PORTI ITALIANI

Authority, Matteoli resuscita Trapani

Secondo l'ammiraglio Biroli lo scalo ha i requisiti necessari

Ancora non è chiaro se e come il testo di legge che riforma la legge 84 sui porti regolerà temi come l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali o l'organizzazione del lavoro. Una cosa però sembra certa: "Nel predisposto disegno di legge governativo avente ad oggetto la riforma dell'ordinamento portuale, che ritengo possa essere approvato in tempi brevi dal Consiglio dei ministri, viene nuovamente ricompresa tra le Autorità portuali anche quella di Trapani". Lo ha assicurato il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli, rispondendo al presidente della Provincia di Trapani, Giuseppe Poma, che lo scorso 18 gennaio aveva chiesto chiarimenti sul futuro dello scalo siciliano. A convincere il ministro è stata la relazione dell'ammiraglio Federico Biroli, che avrebbe confermato l'esistenza delle condizioni per ricostituire l'Authority. Quello di Trapani è l'unico scalo, fra i 25 compresi nella legge 84, in cui sia stata soppressa l'Autorità portuale. Le reazioni locali però sono state così accese che Roma è tornata sui suoi passi.

La soppressione dell'Authority avvenne nel 2007 e voleva essere un primo passo nella riduzione di questi enti, a cui a parole puntano i due schieramenti politici che si sono alternati al governo negli ultimi anni. Due legislature fa, il predecessore di Matteoli, Pietro Lunardi, ten-

tò con un blitz di istituire 12 Autorità portuali di interesse strategico, ma fu stoppato in Parlamento. Il ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi provò negli anni successivi con una "politica del carciofo", abolendo uno a uno gli enti che non rispondevano ai requisiti della legge 84. Sembrava che oltre a Trapani dovesse sparire anche l'Authority di Manfredonia, ma l'operazione per farla confluire con Bari in un'Autorità del Levante è attualmente congelata in attesa di una pronuncia del Tar del Lazio. Dalla sua istituzione nel 2003, l'Autorità portuale è ancora nella fase di commissariamento precedente alla nomina del primo presidente e del primo Comitato. Nel frattempo i commissari sono diventati due. In vista delle elezioni amministrative è anche scoppiata una polemica politica fra uno dei commissari e il candidato sindaco di Manfredonia del Pd, che ha parlato apertamente di "anomalie gestionali".

Altrettanto intricata la questione dell'Ente porto di Messina, che il presidente della Sicilia, Raffaele Lombardo, aveva commissariato a dicembre in vista della soppressione, dopo anni di contenziosi sulle aree con l'Autorità portuale. In seguito a una pronuncia del Consiglio di giustizia amministrativa favorevole all'Ente, Lombardo è tornato sui suoi passi.

Alberto Ghiara

LA COMPAGNIA DI TRAGHETTI LASCIA MARINA DI CARRARA



Alvigini sbarca a Livorno

A seguito dell'accordo stipulato con la Unicoop, le navi dell'armatore Alvigini che fino ad ora collegavano Marina di Carrara con Olbia, da oggi effettueranno la tratta Livorno Olbia.

Si tratta di traghetti ro/pax che trasportano sia mezzi che passeggeri.

La prima nave ad inaugurare la nuova linea è stata la "Maria G", è lunga 143 metri e larga 19.

Il traffico proseguirà poi tre giorni alla settimana: lunedì, mercoledì e venerdì.

La Unicoop Impresa curerà i lavori di carico e di scarico merci, utilizzando il personale di Unicoop Servizi.

L'AMMINISTRATORE DELEGATO FAESSLER: «IL NOSTRO DRIVER SARÀ IL SETTORE POWER. PIÙ LENTA LA RIPRESA DELL'INDUSTRIA»

Nel 2009 utile e fatturato in calo per Abb Italia

Ma l'azienda mantiene la redditività e aumenta i dipendenti. Cresce il dividendo

Abb Italia ha chiuso il 2009 con ordinari e ricavi sostanzialmente stabili, pari rispettivamente a 2,3 miliardi di euro (-6 per cento) e 2,1 miliardi (-4 per cento).

La redditività si è mantenuta su buoni livelli seppure in lieve flessione sul 2008 e l'export è salito al 59 per cento del fatturato dal 56 per cento del 2008.

I dipendenti sono aumentati del 4 per cento a circa 5.600 unità.

«Siamo fiduciosi per il futuro» ha affermato Hans Peter Faessler, country manager e amministratore delegato di Abb Spa, commentando i risultati conseguiti in Italia dalla holding elvetica-svedese.

Il driver, ha aggiunto, sarà il settore power e, seppur con una crescita più lenta, l'industria in generale.

La congiuntura economica avversa ha impattato certamente sui conti di Abb Italia ma, ha sottolineato Faessler, «abbiamo tenuto» al punto che i risultati sono sostanzialmente



La sede centrale della Abb Italia a Sesto San Giovanni

migliori di quanto abbia registrato la casa madre a livello mondiale. Un risultato «di cui siamo contenti perché è sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente e che per altro non è stato facile da raggiungere in un anno in cui tutta l'industria

ha perso tra il 10 e il 20 per cento». Sicuramente, ha precisato, «è anche il risultato, oltre che dei nostri prodotti, anche di quanto è stato fatto in precedenza» per quanto riguarda le strategie.

Per l'Italia, ha aggiunto, «non so

se veramente vedremo un rialzo dell'economia, però il punto più basso è stato già raggiunto e quindi il peggio è alle spalle».

Comunque, secondo l'amministratore delegato, l'operatività di Abb Italia continuerà a essere guidata dall'ottimizzazione dei costi, dalla razionalizzazione delle attività produttive su scala mondiale e dall'efficienza energetica.

Per quanto riguarda il quarto trimestre: Abb ha chiuso con un utile netto di 540 milioni di dollari (+154 per cento).

Negli ultimi tre mesi dell'anno il fatturato è stato di 8,7 miliardi (-4 per cento), che hanno portato a 31,7 miliardi (-9 per cento) quello dell'intero 2009.

Il gruppo, che ha proposto di aumentare il dividendo del 6 per cento a 0,51 franchi per azione, è fiducioso di continuare a registrare un margine nella fascia di 11-16 per cento degli obiettivi 2007-11.

Arpal, controlli a tappeto sul Mar Ligure

Dal primo aprile prossimo e per tutta l'estate l'Arpal eseguirà più di 1.600 controlli sull'inquinamento nel Mar Ligure. Lo ha annunciato oggi a Genova il direttore generale dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente in Liguria, Bruno Soracco, in occasione del Forum 2010, la conferenza strategica per l'ambiente e lo sviluppo organizzata da Arpal e Regione Liguria. L'estate 2010 sarà la prima stagione balneare in Italia a vedere applicato il disegno di legge 116/2008 sul monitoraggio delle acque marine costiere. In ciascuno dei 400 punti di controllo già attivi sulla costa del Mar Ligure Arpal farà almeno 4 controlli biochimici stagionali. «La situazione delle acque costiere del Mar Ligure è in netto miglioramento anno dopo anno - ha commentato Soracco - la criticità resta ancora lo sporco galleggiante e le schiume, dovute sia al fenomeno naturale dei pollini sia al rilascio da natanti. Ma finora non c'è nessuna emergenza inquinamento». Per l'estate Arpal non esclude il ritorno nel Mar Ligure della cosiddetta alga killer, fenomeno tossico temuto dai bagnanti e ancora poco conosciuto.

INFORMARE

Nuovo treno shuttle Basilea-Rotterdam di Intercontainer-Interfrigo

Il servizio è settimanale. Previsto il raddoppio della frequenza da metà aprile

L'operatore elvetico Intercontainer-Interfrigo (ICF) ha avviato il nuovo servizio ferroviario "Erasmus Shuttle" che collega Basilea con Rotterdam effettuando inizialmente una partenza alla settimana in entrambe le direzioni. Il capolinea del servizio in Svizzera è alla stazione Basel Bad UBF. Insieme con le cinque partenze settimanali dall'altro terminal Basel SBB CT, Intercontainer-Interfrigo offre ora complessivamente sei treni shuttle alla settimana tra Basilea e Rotterdam.

Le partenze northbound dell'Erasmus Shuttle avvengono il mercoledì con consegna entro le 16.00 e arrivo in Olanda il giorno successivo alle 11.00 (Rotterdam RSC) e alle 14.00 (Rotterdam Maasvlakte). Le partenze southbound vengono effettuate il lunedì alle 9.00 (Maasvlakte) e alle 14.00 (RSC) con arrivo a Basilea il mercoledì con ritiro dalle ore 8.00.

ICF prevede di incrementare la frequenza del servizio introducendo un secondo viaggio settimanale a partire dalla metà del prossimo aprile

INFORMARE

Costa (AP Venezia): per competere i porti dell'Alto Adriatico devono raggiungere una capacità di 5-10 milioni di teu

«Occorre - ha spiegato - essere ambiziosi e puntare ad un aumento di un ordine di grandezza delle capacità portuali per diventare credibili in Europa»

Per accrescere la propria competitività sui mercati internazionali i porti italiani devono costituirsi in sistemi in grado di avere la dimensione di scala necessaria per attrarre maggiori quote di traffico. Lo ha rilevato oggi il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, Paolo Costa, intervenendo al dibattito su “Lo sviluppo infrastrutturale dei porti marittimi nazionali” organizzato da Assoport in nell'ambito di Pianc Italia a Roma.

Parlando dell'esperienza dei porti dell'Alto Adriatico, Costa ha evidenziato che «il mercato globale degli scambi marittimi impone che i porti italiani investano nel proprio sviluppo infrastrutturale anche al fine di servire i mercati di riferimento della Vecchia Europa ed essere pronti ad aggredire quelli della Nuova Europa centro-orientale che oggi hanno ampi margini di espansione. Per farlo - ha spiegato - occorre essere ambiziosi e puntare ad un aumento di un ordine di grandezza delle capacità portuali per diventare credibili in Europa. In tal senso l'esperienza dei porti del Nord Adriatico è rilevante».

Costa ha ricordato l'impegno di NAPA, l'associazione dei porti di Ravenna, Venezia, Trieste e Capodistria e, a breve, anche Fiume: «i porti dell'Alto Adriatico hanno infatti previsto impegni di spesa per un valore complessivo di 3,5 miliardi di euro (di cui circa 1,2 miliardi provenienti da fondi pubblici e 2,2 miliardi da fondi privati). Ma per diventare rilevanti a livello europeo - ha precisato - dobbiamo fare molto di più. E farlo presto non puntando su un solo porto, ma sull'intero multiport gateway. Già oggi ogni cargo in arrivo dal Far East e diretto ai mercati europei ha interesse a toccare con linea diretta o a mezzo feeder ciascuno dei porti nord-adriatici al fine di servire tutti i mercati di cui gli scali sono il punto di accesso. I porti adriatici - ha osservato - servono oggi un mercato ricchissimo, ma il numero di container movimentati si aggira attorno a numeri molto piccoli, 1,2 milioni di teu».

Secondo Costa, gli investimenti realizzati e altri da programmare devono permettere ai porti dell'Alto Adriatico di raggiungere quella dimensione di scala che li renderà competitivi, dimensione che il presidente dell'ente portuale di Venezia ritiene sia individuabile fra i 5 e i 10 milioni di teu all'anno.

Inoltre Costa ha evidenziato che, oltre agli investimenti, per infrastrutturare un porto bisogna accelerare e semplificare le procedure e - ha proseguito - «in questo senso bisogna garantire quell'autonomia finanziaria, proporzionata porto per porto al suo volume di attività, che consentirebbe ai porti la possibilità di gestire in maniera molto più profittevole (anche per il governo) le risorse provenienti dal proprio giro d'affari. Ad esse - ha aggiunto - andrebbero obbligatoriamente associate risorse attivate in project financing in modo da sottoporre ogni investimento a un secondo test di mercato. Progetti di infrastrutturazione integrati assistiti da veri accordi di programma, procedure da legge obiettivo, rafforzamento dei poteri ordinari delle stazioni appaltanti possono rendere attuali gli investimenti desiderati».

INFORMARE

Sette società ferroviarie europee hanno costituito un'alleanza per il trasporto merci

Sono CD Cargo, CFL cargo, DB Schenker Rail, Green Cargo, Rail Cargo Austria, SBB CFF FFS Cargo e SNCB Logistics

Oggi a Zurigo sette società ferroviarie europee hanno fondato l'alleanza Xrail, che è specifica per il traffico merci e ha l'obiettivo di migliorare la competitività e potenziare il traffico internazionale a carri completi. Tale segmento costituisce circa il 50% del traffico merci europeo su rotaia e presenta costi fissi che rappresentano circa il 90% dei costi complessivi. I sette soci fondatori sono la ceca CD Cargo, la lussemburghese CFL cargo, la tedesca DB Schenker Rail, la svedese Green Cargo, l'austriaca Rail Cargo Austria, la svizzera SBB CFF FFS Cargo e la belga SNCB Logistics.



L'alleanza è incentrata sul traffico internazionale a carri completi e non si occupa né del traffico con treni blocco né del traffico intermodale con casse mobili. Inoltre l'aspetto commerciale del traffico a carri completi continuerà ad essere gestito autonomamente dai singoli partner, che resteranno in concorrenza tra

loro.

Il progetto Xrail è stato avviato nel 2007 sotto l'egida dell'UIC (Union Internationale des Chemins de fer) e da allora i partner hanno sviluppato una serie di standard di produzione internazionali, i sistemi informatici e le misure necessarie a migliorare la qualità del servizio. Inoltre hanno elaborato i termini dell'accordo che è stato siglato oggi.

L'alleanza ha l'obiettivo di fornire alla clientela standard di produzione transfrontalieri applicati in tre ambiti: affidabilità (puntualità pari almeno al 90% nel traffico a carri completi internazionale per i collegamenti all'interno della rete Xrail), trasparenza (orari ferroviari internazionali per i binari di raccordo dei clienti, sistemi di informazione attivi) e processo dell'offerta (risposta entro tre giorni per richieste standard).

«Grazie alla stretta collaborazione nei processi di produzione e informazione - ha spiegato il responsabile del progetto Xrail, Günther J. Ferk - possiamo sfruttare un elevato potenziale per generare più efficienza e qualità».



Con la sua rete di servizi Xrail collega tra loro le principali aree economiche di Belgio, Germania, Lussemburgo, Austria, Svezia, Svizzera e Repubblica Ceca. L'obiettivo a lungo termine dell'alleanza prevede di realizzare una rete capillare europea di elevata qualità per il traffico a carri completi.