

LA POLEMICA

**FORCIERI: «PROGETTI
PER LA DIGA?
DECIDEREMO INSIEME»**

••• GETTA acqua sul fuoco il presidente dell'Autorità Portuale Lorenzo Forcieri dopo la bagarre scoppiata alla riunione in cui si doveva parlare di interventi sulla diga con spostamento di vivai della miticoltura per fare spazio a diportisti e bagnanti. Il segretario dell'Ap, Davide Santini, ha obiettato sulla legittimità della presenza al tavolo tecnico del comune capoluogo e della V Circoscrizione rilevando che la diga non fa parte del loro territorio di competenza e ciò ha scatenato una dura protesta. «Sono dispiaciuto per quanto accaduto. - commenta Forcieri - L'Autorità Portuale considera un patrimonio il positivo rapporto esistente con le altre pubbliche istituzioni che hanno competenza sul Golfo, tra cui, in primo luogo, le amministrazioni comunali. Ritengo che il segretario generale dell'Autorità Portuale, con le sue parole, abbia inteso effettuare solo una precisazione di tipo squisitamente tecnico che non voleva e non poteva in alcun modo mettere in discussione questa posizione e, tanto meno, il ruolo politico del Comune della Spezia e degli altri Comuni del Golfo. Ritengo pertanto che possa ritenersi chiuso quello che, a mio giudizio, può essere considerato un mero incidente di percorso, nel quadro di relazioni istituzionali che, nell'ambito delle rispettive competenze, intendiamo mantenere ottime».

Forcieri ricuce con Federici «Relazioni da salvaguardare» *Il tavolo sul golfo può riprendere i lavori*

di CORRADO RICCI

«UN MERO incidente di percorso, nel quadro di relazioni istituzionali che, nell'ambito delle rispettive competenze, intendiamo mantenere ottime».

Il presidente dell'Autorità Portuale Lorenzo Forcieri butta acqua sul fuoco dei rapporti col Comune diventati roventi dopo l'esternazione «tecnica» del segretario generale Davide Santini al tavolo della concertazione promosso dal sindaco Massimo Federici nel tentativo di allentare la morsa dei divieti che gravano sulla fruibilità turistica del golfo.

L'avvocato Santini, ancorandosi ai confini territoriali degli enti locali, aveva eccepiato la carenza di titoli del Comune della Spezia e delle circoscrizioni a far parte di un tavolo tecnico ristretto riguardante la diga foranea. Parole vissute dal sindaco, dopo tutto il lavoro di tessitura svolto insieme all'assessore Maurizio Savoncelli per allestire il tavolo, come una lesione alla dignità personale e istituzionale. Risultato: il caos e... tutti a casa, con l'amaro in bocca. Poi, nel pomeriggio, una lettera di Forcieri al presidente Lorenzo Federici auspicando una presa di posizione che potesse garantire il recupero di normali relazioni.

Forcieri ha calibrato bene le parole e ha scritto: «Sono sinceramente dispiaciuto per quanto accaduto nel corso dell'incontro tenutosi in Comune, avente ad oggetto le problematiche inerenti la convivenza tra turismo nautico, mitilicoltura e pesca sportiva. L'Autorità Portuale considera un patrimonio il positivo rapporto esistente con le altre Pubbliche Istituzioni che hanno competenza sul Golfo, tra cui, in primo luogo, le Amministrazioni Comunali. Ritengo che il Segreta-

rio Generale dell'AP, con le sue parole, abbia inteso effettuare solo una precisazione di tipo squisi-

tamente tecnico che non voleva e non poteva in alcun modo mettere in discussione questa posizione e, tanto meno, il ruolo politico del Comune della Spezia e degli altri Comuni del Golfo. Ritengo pertanto che possa ritenersi chiuso quello che, a mio giudizio, può essere considerato un

mero incidente di percorso, nel quadro di relazioni istituzionali che, nell'ambito delle rispettive competenze, intendiamo mantenere ottime».

Strappo ricucito?

«Ritengo la lettera - dice il sindaco Federici - sufficiente a rimediare e superare l'episodio, le incomprensioni e le reazioni che ha suscitato». Compresa la lettera che lo stesso sindaco aveva inviato, per conoscenza, agli esponenti delle istituzioni presenti al tavolo della concertazione. «E' di fatto - dice Federici - superata, avendo ottenuto l'obiettivo di ristabilire normali relazioni fra gli enti e il pieno riconoscimento del ruolo dei Comuni».

Prima della lettera di Forcieri era arrivata in redazione quella firmata dai presidenti delle circoscrizioni Mauro Ruffini, Enzo Corvi, Fabrizio Andreotti, Marisa Triaca, Franco Arbasetti. I paladini della partecipazione popolare — rilevando nelle dichiarazioni del segretario generale «poca sensibilità e disponibilità ad un confronto collegiale» — auspicano che nei più brevi possibili «sia organizzata una nuova riunione con la partecipazione di tutti gli enti interessati per riprendere con serenità e disponibilità un dialogo tanto importante per gli spezzini ed il loro mare».

Qualcuno ora deve prendere l'iniziativa.

AUTHORITY

«Dal segretario precisazioni di ordine tecnico»

IL SINDACO

«Risposta sufficiente per superare le tensioni»

Scenari. Una rotta oltre la crisi con nucleare, turismo, sistema portuale - Ma serve una rinnovata mentalità vincente

Scommessa su hi-tech e ricerca

I politici e gli imprenditori d'accordo: più valore alle vocazioni del territorio

di **Raoul de Forcade**
e **Domenico Ravenna**

Terminal portuali che raddoppiano il traffico di container. Tecnici e ricercatori al lavoro sulle colline degli Erzelli e di Morego. Turisti di qualità, come quelli che affollano le Cinque Terre, distribuiti anche sul resto del territorio. Il futuro della Liguria è un mix calibrato di portualità, industria hi-tech e turismo. E non ci sarà futuro, specie in un territorio sempre ad alto tasso di litigiosità, se verrà meno la capacità di integrare queste tre vocazioni fondamentali. Ne è convinto Claudio Burlando, presidente Pd della giunta regionale, che ha ingaggiato il confronto elettorale con Sandro Biasotti, candidato del Pdl. «Dovendo scegliere uno degli assi portanti - aggiunge Burlando - penso che la grande scommessa che dobbiamo fare oggi sia quella dell'alta tecnologia e della ricerca. Soprattutto perché è la direzione più trasversale alle altre vocazioni liguri. La Regione ha già molto

lavorato in questi ultimi anni per cogliere obiettivi importanti quali l'insediamento a Morego e il funzionamento dell'Lit; il via libera al progetto di technology village agli Erzelli con il trasferimento della facoltà di Ingegneria; la creazione dei due distretti tecnologici a Genova e alla Spezia; la valorizzazione del ruolo dell'università in diversi punti strategici del territorio».

Per il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Salvini, l'autonomia delle Autorità portuali di Genova, La Spezia e Savona resta un punto di snodo per il rilancio della Liguria. «Si tratta di un'aspettativa - osserva Salvini - che deve fare i conti con i colpi di freno da parte del ministro dell'Economia, Giulio Tremonti. Ma non c'è dubbio che il riconoscimento dell'autonomia finanziaria consentirebbe ai porti liguri di poter finanziare un massiccio programma di infrastrutture, più che mai necessarie se vogliamo rendere competitivo il nostro territorio». Quanto alle

prospettive dell'industria hi-tech, il presidente degli imprenditori genovesi auspica una strategia pubblico-privata mirata a concentrare le risorse sui due principali poli del settore: il progetto di technology village sulla collina degli Erzelli e l'Lit.

Anche Sandro Biasotti mette l'industria legata al mare al primo posto tra le vele capaci di guidare il vento della ripresa ligure. «I nostri tre porti - sostiene - possono potenzialmente aumentare i traffici dal 30% fino al doppio. E per favorire un nuovo decollo di portualità e cantieristica, due settori già lanciati, bastano la volontà politica e il marketing». Riguardo al turismo, afferma che «non deve essere solo balneare ma anche congressuale e rivolto a favorire chi vuole restare in Liguria per lunghi periodi, magari comprando casa, come avviene nelle Cinque Terre». Biasotti sostiene, poi, che la Liguria ha le chance per ospitare l'Agenzia per il nucleare e spiega che, se sarà eletto, ritirerà il ricorso alla Corte costituzionale

fatto dalla giunta Burlando.

Secondo Umberto Rizzo, presidente di Confindustria Liguria, il comparto su cui la regione ha maggiori atout è l'hi-tech. «L'unico settore - spiega - che non ha avuto crisi dell'occupazione ma, anzi, continua ad offrire lavoro. Perfino le industrie manifatturiere, comprese le acciaierie, oggi hanno bisogno dell'hi-tech. A Genova c'è il progetto di creare un polo importante agli Erzelli ma si afferma anche, sempre di più, l'istituto di tecnologia lit, che sta arrivando alla fase dell'industrializzazione dei brevetti». Rizzo afferma che «compito della Liguria è creare le condizioni perché ci siano le infrastrutture necessarie a sviluppare il comparto; da quelle hardware, come collegamenti ferroviari e stradali, a quelle software, come la banda larga. E poi ci vuole il finanziamento. E credo che il federalismo fiscale potrà portare benefici e una leva positiva per le aziende, a patto che la Regione sappia gestire il bilancio muovendosi in quella direzione e agendo, ad esempio, come ha fatto il Galles».

INFORMARE

A fine mese Tarros attiverà un nuovo servizio settimanale che collegherà Spezia con il porto turco di Gebze

Il transit time sarà di una settimana

Alla fine di questo mese l'italiana Tarros inizierà un nuovo servizio settimanale dalla Spezia per il porto di Gebze, nel Mare di Marmara. Nello scalo turco, situato non lontano dal porto di Istanbul-Haydarpaşa sul lato asiatico della Turchia, la linea approderà al container terminal Yilport del gruppo Yildirim.

La prima partenza da La Spezia per Gebze è fissata per il prossimo 27 febbraio con la nave *Vento di Bora* (capacità geometrica 1.220 teu/portata 918 teu a 14 tonnellate) seguita dalla gemella *Vento di Aliseo* il sabato successivo. Il transit time sarà di una settimana.

Con lo scalo a Gebze la compagnia potenzia il livello del proprio servizio Italia-Turchia collegando direttamente ogni settimana tre porti settentrionali della Turchia, Istanbul, Gemlik e Gebze, più Izmir sulla costa egea del Paese. Il porto di Mersin, nel sud della Turchia, continuerà a essere servito settimanalmente con trasbordo. In Italia la linea scala tre porti: Terminal del Golfo (gestito direttamente da Tarros) alla Spezia, Terminal San Giorgio a Genova e Terminal Amoruso a Salerno.

Inoltre Gebze sarà collegata settimanalmente via La Spezia anche ai porti del Nord Africa, a Malta e al Portogallo grazie ai collegamenti regolari della Tarros per quelle destinazioni.

Tarros ha ricordato che il porto di Gebze è ben conosciuto dalla compagnia, che negli anni '90 aveva trasformato il cantiere navale Sedef di Gebze in un container terminal per evitare di dover scalare il porto congestionato di Istanbul-Haydarpaşa. Recentemente il gruppo turco Yildirim ha acquisito il terminal e lo ha trasformato in una struttura moderna ed efficiente.

Tarros è rappresentata in tutti i porti turchi dalle agenzie del gruppo Arkas.

SHIP 2 SHORE

Il ritorno in Italia della Disney

Bucchioni (La Spezia Cruise Facility): “Da fine aprile 8 scali nel Golfo dei Poeti”

Ancora luci puntate sul porto della Spezia.

Dopo il via romano al progetto ‘porti verdi’ (S2S n. 6/2010), altre succose novità per il porto spezzino arrivano da Giorgia Bucchioni, amministratore delegato dell’Agenzia Marittima Lardon e fondatrice del consorzio La Spezia Cruise Facility (LSCF), che è in grado di confermare l’approdo delle navi da crociera della Disney Cruise Line (DCL). “La stagione 2010, rispetto a quella precedente, si apre sotto i migliori auspici; c’è una crescita degli scali e soprattutto il ritorno della Disney, che è un po’ il nostro fiore all’occhiello”.

Era, infatti, il 2007 quando DCL decise di portare la Disney Magic nel Mediterraneo. “Già all’epoca la compagnia americana scelse La Spezia tra i suoi scali e questo è stato per il porto motivo di vanto, orgoglio, ma soprattutto stimolo, dal momento che parliamo di navi con determinate pretese, che necessitano di un particolare impegno dal punto di vista professionale ed operativo. La DCL ritorna nel 2010 con 8 scali (il primo previsto per il 30 aprile, poi luglio e agosto) e La Spezia si appresta ad accogliere queste navi davvero da favola che, considerato il target medio-alto e la notevole quantità di turisti a bordo, hanno una particolare ricaduta sul territorio.”

Il pubblico che la Disney privilegia è composta da famiglie e bambini; questo genera particolari necessità, ad esempio, dal punto di vista della sicurezza. Bucchioni non esita a dire che “purtroppo La Spezia è carente dal punto di vista infrastrutturale, ma è allo stesso tempo importante che il Presidente dell’Autorità Portuale, Lorenzo Forcieri, si stia dando un gran da fare per raggiungere in tempi brevi un approdo a banchina; per navi come quelle della Disney e per quelle di nuova generazione fare un tenderaggio è abbastanza complesso. Si parla comunque di 2.500 passeggeri, quindi uno sbarco considerevole. Per noi questo è il rinnovo della concessione, quadriennale, gli anni a venire vedranno importanti cambiamenti e novità in conseguenza di tutto quello che sta facendo l’Autorità Portuale, finalmente, dopo anni di immobilismo. Abbiamo stabilito buoni rapporti sinergici e un gioco di squadra per non perdere scali, ma incentivarli”. Nonostante ciò “rimane un dato di fatto che la città risponda parzialmente a queste iniziative, e soprattutto ai cambiamenti. Anche all’arrivo della Disney si è guardato con una sorta di scetticismo, l’atteggiamento è un po’ quello di notare solo ciò che non va e La Spezia non si può più permettere di dire dei no. Le crociere, la nautica ed il porto mercantile sono tre realtà basilari per ridare impulso all’economia. La percezione dello staff e dei passeggeri americani, invece, nonostante qualche problema logistico e di accoglienza (scarse possibilità di fare shopping e di usufruire di servizi di ristorazione) è buona. “Sono molto entusiasti, amano arrivare in questo porto, che visto dal mare non ha pari, ritengono la città sicura, a misura d’uomo, e cercano molto l’interazione. Anche l’equipaggio scende; da parte nostra c’è tanto lavoro, in quanto non parliamo di un’utenza proprio semplice da accontentare”.

Spostandoci dalle crociere al porto in generale, la leader dell’Agenzia Lardon annota che “il settore portuale ha registrato un bel calo dei traffici; quest’anno è stato veramente duro e le ripercussioni ci sono ora.

Autorità Portuale della Spezia

Qualche segnale positivo c'è, il traffico riprende, qualche compagnia tenta di aprire nuove linee, ma sono solo segnali. Il lavoro dell'agenzia è un lavoro particolare, molto a rischio, le compagnie ormai si agenziano da sole quindi l'agente marittimo è una figura sul filo del rasoio. Noi come agenzia abbiamo avuto problemi, come tutti, ma abbiamo retto abbastanza, i traffici hanno tenuto, La Spezia ha sentito meno di altre realtà la flessione. Anche il terminal container ha lavorato bene, sopportando questo urto, e ciò sicuramente è frutto dell'ottimo lavoro dei manager che hanno messo in campo tutta la competenza e professionalità per affrontare un situazione di crisi. Il nodo rimane lo sblocco del traffico passeggeri - avere un altro tipo di business oltre al traffico mercantile creerà nuovo respiro - e le lungaggini amministrative".

Bucchioni precisa che "la burocrazia, unitamente alla politica fine a se stessa, che non dialoga con l'imprenditore e che alle volte ne vuole prendere il posto, fa solo danni. Ci devono essere figure manageriali e politiche che si interscambino e si aiutino, il politico non può fare l'imprenditore e quest'ultimo può forse fare il politico, ma è bene che ognuno mantenga il proprio ruolo".

In conclusione l'imprenditrice del mare punta l'accento sul tema del turismo "anche in seguito al nuovo capitolo delle navi da crociera; su questo filone c'è più sensibilità da parte delle Istituzioni, in Confindustria è stata creata appositamente una sezione turismo proprio per affrontare nel migliore dei modi questo nuovo business. La risposta c'è, ma soprattutto occorrono investimenti e sacrificio da parte dei commercianti. Ricevo segnali positivi dagli assessori, ho sempre trovato porte aperte, è molto più complicato rapportarsi con i commercianti e le associazioni di categoria. Sono comunque sempre ottimista, mi piace il lavoro che faccio, in LSCF ho soci di prim'ordine, leader nel settore crociere, e grazie a loro tante navi sono veicolate nel nostro porto; essi stanno credendo molto in La Spezia e si stanno attivando per portare e mantenere i traffici sulla città".

Annalisa Stretti

La ripresa arriva dal mare

Gli scali puntano sulle infrastrutture, i costruttori sugli ordini

Raoul de Forcade

La crisi economica scoppiata a fine 2008 ha d'improvviso azzerato la crescita dei porti liguri. E ha colpito duramente anche il settore della cantieristica navale. Ma proprio da questi due settori può partire la rinascita.

Trovatisi di fronte a un improvviso crollo dei traffici, in particolare dei contenitori, gli scali di Genova (container -13,2%), Savona (-21,5%) e La Spezia (-16%) hanno affrontato il 2009 con la coscienza che fosse un annus horribilis ma anche puntando a garantirsi un futuro post crisi. Tutte e tre le Autorità portuali hanno fatto buon viso a cattivo gioco impegnando l'anno a cercare di accelerare i tempi sul completamento delle opere necessarie a migliorare il rendimento degli scali.

Genova da pochi giorni ha dato avvio alla fase decisiva dei dragaggi per arrivare ad avere fondali con pescaggi da 10 a 18 metri, che consentiranno di l'ingresso in porto di grandi navi portacontainer e passeggeri di ultima generazione. E sono 12, per un valore complessivo di 440 milioni, gli interventi infrastrutturali, in corso o di pros-

simo avvio, che Genova ha racchiuso nel suo piano delle opere. Il porto di Savona sta procedendo al riordino della filiera del carbone e alla valorizzazione del trasporto di merci via ferrovia, alla realizzazione del nuovo terminal passeggeri e all'elettrificazione delle banchine per fornire energia ai traghetti fermi in manutenzione. Prosegue, poi, con il piano di realizzazione della piattaforma di Apm Terminals (gruppo Maersk). La Spezia sta procedendo con i dragaggi, punta ad aumentare la già cospicua quota di traffico movimentata con le ferrovie e ha allo studio un progetto di completa ristrutturazione del waterfront.

Sul versante della navalmeccanica, Fincantieri, con circa 10 mila addetti (tra diretti e indotto) in Liguria, dove conta tre stabilimenti (Genova Sestri Ponente, Muggiano e Riva Trigoso), sta giocando tutte le sue carte per uscire indenne dalla crisi globale, forte anche del fatto che, nel 2009, è stato l'unico gruppo al mondo ad avere un ordine per una nave da crociera (dalla Carnival). Nei giorni scorsi, poi, battendo la concorrenza dei cantieri te-

deschi Meyer Werft, si è aggiudicato un contratto, sia pure subordinato alla definitiva messa a punta di aspetti tecnici e finanziari, per due navi prototipo per il brand Princess Cruises. Valore della commessa un miliardo di euro. E non è escluso che parte delle lavorazioni siano affidate anche al cantiere di Genova, in merito al quale l'a.d. di Fincantieri Giuseppe Bono fugge ogni dubbio: «Per quanto riguarda il presidio ligure, non solo non c'è mai stata la volontà di chiudere il cantiere di Sestri Ponente ma abbiamo lavorato, negli ultimi anni, nonostante i ritardi della politica sul piano di sviluppo, per potenziar-

lo, destinandolo prima alla costruzione della grandi navi da crociera, poi, negli ultimi mesi, affidando a Sestri la costruzione di una nave militare per la marina indiana. Un presidio d'eccellenza che da sempre è un volano eccezionale per l'economia ligure e per l'indotto del territorio, di cui tutti dovremmo avere a cuore il futuro, con l'auspicio che questo settore possa rimanere strategico ed essere un punto di ripartenza per la regione dopo la crisi». Al

Muggiano il gruppo ha in costruzione uno yacht di 134 metri nonché alcune commesse militari e lo stabilimento di Riva sta realizzando navi militari e nuove unità polivalenti da supporto offshore.

Per quanto riguarda i privati, nel settore delle navi da crociera i cantieri Mariotti, guidati dall'ex presidente di Confindustria Genova Marco Bisagno, hanno un ruolo di primo piano, recentemente esteso al settore yacht. L'azienda sta costruendo due navi passeggeri di lusso per la Seabourn. «Penso - afferma Bisagno - che dopo un momento di terrore causato dalla crisi, tutto quanto è legato al turismo, compresa la costruzione di navi da crociera, avrà una risalita, che potrà anche essere veloce. Ma occorre investire in innovazione e migliorare sempre i prodotti. Per questo noi stiamo facendo moltissima progettazione. Possiamo dire di essere attrezzati e pronti per il domani e anche la Liguria ha i numeri per ripartire. Ma solo a patto che non dia per scontato che le aziende arrivino o rimangano sul territorio indipendentemente da ciò che il territorio offre loro».

CON PRODUZIONE RISERVATA

IL CROLLO DEI TRAFFICI

Nel 2009 le banchine registrano un forte calo, soprattutto nei container. Fincantieri si aggiudica una commessa da 1 miliardo

Secondo gli esperti ingaggiati da Bruxelles la nuova normativa americana fa lievitare i costi

Porti, l'ispezione non s'ha da fare *Ue contraria alla scannerizzazione dei container diretti in Usa*

Pagina a cura
di **GABRIELE FRONTONI**

No alla scannerizzazione dei container diretti negli Usa. È il giudizio della commissione europea che ha ingaggiato un panel di esperti legati alle maggiori società di consulenza nel settore dello shipping per valutare gli effetti diretti e indiretti della normativa varata nel 2007 da Washington, che impone l'ispezione elettronica del 100% delle merci in partenza via mare con destinazione finale gli Usa. La legge americana, approvata sulla scia emotiva di paura diffusa nel paese all'indomani degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001, dovrebbe entrare in vigore il primo luglio del 2012. È il condizionale è d'obbligo, vista la ferma opposizione mostrata dai principali partner commerciali degli Usa. Unione europea in testa. «I paesi membri dell'Ue sono parte di una rete internazionale che ogni giorno passa al setaccio centinaia di migliaia di dati per scovare eventuali rischi alla sicurezza dei consumatori», ha spiegato il commissario Ue alla programmazione finanziaria, Algirdas Šemeta. «La promozione di standard internazionali di sicurezza nel commercio mondiale, lo scambio di informazioni e il mutuo riconoscimento del livello di professionalità dei controlli condotti dai propri partner commerciali costituiscono gli strumenti più adatti per sconfiggere i rischi legati ai trasporti merce transnazionali. Per questo, Europa e Usa dovrebbero mostrare la loro leadership muovendosi lungo lo stesso cammino e proponen-

do un'agenda comune a livello globale per l'adozione di misure condivise». Tradotto in termini pratici, il discorso diplomatico del commissario europeo altro non è che un duro messaggio agli Usa in cui si sostiene l'inutilità di un'azione unilaterale di protezione a favore dell'adozione di standard di sicurezza, comunemente accettati e applicati in tutto il mondo. «L'applicazione della normativa americana andrebbe a generare costi molto alti per il settore dei trasporti e per il benessere dei cittadini europei», hanno avvertito gli esperti della commissione Ue, snocciolando una serie di dati e di cifre che da sole basterebbero a giustificare i timori di Bruxelles. Da un punto di vista finanziario, gli investimenti per le dotazioni strumentali richieste dagli Usa per la scannerizzazione del 100% dei container in partenza per l'America e per l'analisi di eventuali elementi radianti contenuti al loro interno ammonterebbero, secondo gli esperti, a 430 milioni di euro. A ciò si devono aggiungere altri 200 milioni di euro per adeguare la struttura dei porti alle nuove esigenze. Ivi compresa l'assunzione di 2.200 dipendenti designati al lavoro di ispezione. Il tutto, con un costo aggiuntivo di ulteriori 200 milioni di euro. Fin qui si tratta di costi diretti. Ma esiste anche la componente di spesa indiretta, legata all'aumento dei costi sostenuti dalle compagnie di trasporto marittimo che andranno a ricadere interamente sulla loro clientela. Si è stimato che dal primo di luglio del 2012, stanti così le cose, l'invio di un container dall'Europa agli Usa subireb-

be un incremento di prezzo del 10%. Senza contare il fatto che molti porti del Vecchio continente, pur desiderosi di continuare a operare con gli Stati Uniti, si troverebbero esclusi dal mercato non disponendo delle capacità finanziarie o strutturali necessarie per mettere in atto quanto richiesto dalla normativa a stelle e strisce. Questo si tradurrebbe a sua volta in uno spostamento di rotta dei cargo transoceanici verso quei porti capaci di accogliere la strumentazione per lo scanning che si troverebbero a dover gestire una situazione di congestione del traffico merci.

Allontanando ulteriormente lo spettro dell'analisi dal particolare al generale, le disposizioni americane andrebbero a incidere fortemente sul benessere globale attraverso una distorsione del commercio stimato in 10 miliardi di euro, che potrebbero arrivare fino a 17 miliardi estendendo l'analisi dall'Europa al mondo intero. Ma esiste un altro rischio non trascurabile. Cosa accadrebbe nel caso in cui il modello americano della scannerizzazione richiesta per il 100% dei container venisse replicato su scala mondiale? In questo caso, le stime della commissione europea paventano una situazione catastrofica con una contrazione annua del giro d'affari legato al commercio di ben 150 miliardi di euro. «In assenza di una dimostrazione convincente che lo scanner del 100% dei prodotti esportati sia in grado di produrre evidenti benefici al livello di sicurezza internazionale, credo che costi tanto alti siano al momento ingiustificati», ha tagliato corto il commissario Šemeta.

— © Riproduzione riservata — ■

Le spese necessarie		
Investimenti necessari per lo scannerizzazione del 100% dei container nei porti Ue e per l'individuazione di materiale radiante all'interno dei container		
	2012	2020
Investimenti necessari per le apparecchiature di «radiation detection»	€ 12,818,000	€ 16,809,000
Investimenti necessari per le apparecchiature di «100% scanning»	€ 262,943,000	€ 334,900,000
Investimenti di ampliamento e adeguamento dei porti Ue ai nuovi sistemi di controllo	€ 62,638,000	€ 79,937,000
Totale spese legate all'adeguamento alla nuova norma Usa	€ 338,399,000	€ 431,646,000

Fonte: «Study on the impact of security Measures on the Eu economy and trade relations» preparato da HPC Hamburg Port Consulting GmbH e da Planco Consulting GmbH Ocean Shipping Consultants per conto della Commissione europea (DG TAXUD)

L'impatto sui posti di lavoro		
Incremento occupazionale stimato per l'adeguamento alla richiesta americana di scannerizzazione del 100% dei container diretti in Usa		
	2012	2020
Occupazione diretta legata al funzionamento delle nuove apparecchiature nei porti Ue	890	1140
Occupazione indiretta	860	1080
Totale incremento occupazionale	1750	2220

Fonte: «Study on the impact of security Measures on the Eu economy and trade relations» preparato da HPC Hamburg Port Consulting GmbH e da Planco Consulting GmbH Ocean Shipping Consultants per conto della Commissione europea (DG TAXUD)

LA RIFORMA BLOCCATA

Porti, Musso (Pdl) dribblla Tremonti

«Soldi solo a chi attira investimenti privati»

GENOVA. Uscita di sicurezza per la legge di riforma dei porti: dopo essersi visti bocciare dal ministro Giulio Tremonti un testo di riforma bipartisan, i parlamentari sono al lavoro su una proposta che bypassi le barriere del titolare di Via XX Settembre. Puntando sulle partnership pubblico-private. Il nodo è la cosiddetta autonomia finanziaria, cioè la possibilità

per i porti di trattenere il 5% dell'Iva generata dai traffici marittimi. Non se ne parla, ha fatto sapere il ministro dell'Economia attento alla tenuta dei conti pubblici, affondando così una riforma che pure aveva il beneplacito del col-

lega di governo Matteoli. Ora il senatore Enrico Musso, Pdl, rilancia: «Scriverò ai ministri Tremonti e Matteoli - annuncia - per proporre una via d'uscita. Capisco che la preoccupazione sia quella di non spreccare risorse pubbliche. E allora propongo un meccanismo per il quale parte del gettito Iva viene lasciato ai singoli scali solo in presenza di concreti piani di sviluppo sostenuti anche da investimenti privati: il fatto

che vi siano imprenditori, o banche, disposte a rischiare propri soldi sarebbe una garanzia». Tale proposta avrebbe tra l'altro il vantaggio di tenere una porta aperta per Unicredit, sempre più interessata a proporsi come soggetto pronto a investire nei porti italiani, partendo da Trieste e Genova.

Luigi Grillo, presidente della Commissione Lavori pubblici e comunicazioni, da parte sua spiega che «se non sarà il 5%, possiamo accordarci sul 3-4% dell'Iva. Capisco Tremonti, ma qui non si tratta di risorse nuove, ma di ridistribuire quello che c'è già in un'ot-

tica federalista». Resta di fatto che, sinora, il ministro non si è fatto convincere. Tanto che si profila il braccio di ferro. «Credo al mio ministro e credo al Presidente del Consiglio - ha detto ieri il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino - che hanno affermato che, per rilanciare il porto di Genova sono necessari il terzo valico e la riforma dei porti». Tremonti, è il messaggio, deve adeguarsi alle direttive di Berlusconi.

IL NODO AUTONOMIA

«L'Iva sia riservata alle **Authority** sui cui progetti ci sono investitori disposti a rischiare»

CONTAINER

Navi ferme, i noli vanno alle stelle

Così gli armatori tornano a guadagnare. Ma con le nuove consegne c'è chi teme il crollo

SAMUELE CAFASSO

GENOVA. Nell'ultima settimana anche i francesi di Cma-Cgm, una delle compagnie container che più hanno sofferto la crisi, sono tornati ad essere ottimisti: «Nel 2010 torneremo all'utile» ha giurato il manager Rodolphe Saadé. Il pronostico, visti i disastri degli ultimi anni, va preso con le pinze, ma un dato è certo: gli armatori hanno ricominciato a farsi pagare bene per il noleggio degli spazi sulle navi. Per i clienti sono finiti i tempi d'oro quando portare un container dalla Cina sino nel Mediterraneo era arrivato a costare 500 dollari, poi 400 e poi ancora più giù, sino ai 275 di marzo 2009. I prezzi sono riferiti all'armatore cinese Coscon, ma non cambia molto con gli altri global carrier. Dimenticati quegli abissi, oggi i noli container per la stessa tratta valgono 1.372, 1.686 dollari per limitarsi ai dati di dicembre e gennaio 2010. Tre volte tanto, confrontando i dati anno su anno. I tempi bui dello shipping sono passati, quindi? Ce ne sarebbe da rallegrarsi soprattutto per chi ha sempre visto nel business delle navi una cartina di tornasole della congiuntura mondiale: se tirano i trasporti vuol dire che tira export e import, e quindi vuol dire che l'economia nel suo complesso ha ricominciato a ingranare. Ma, a guardare bene, non è proprio così.

«Forse abbiamo imparato la lezione - spiega Marco Donati, direttore generale dell'agenzia italiana dell'armatore cinese - e abbiamo capito che conviene ritirare le navi dal mercato prima che i noli vadano a picco». In altre parole, e detto con una certa brutalità, gli armatori si sono fatti furbi: troppe navi in circolo vuol dire troppa offerta per una quantità di traffici che, nel mondo, continuano a viaggiare col freno tirato. Basta guardare i dati dei porti italiani pubblicati qui sopra. Allora, prima di rimettere in circolo le navi, ci si pensa due volte: oggi circa l'11% delle portacontainer è ferma. Se tutte queste navi tornassero a viaggiare, i noli crollerebbero. Nei mesi scorsi, la percentuale di navi ferme era ancora più alta. Ma il fatto è che la velocità con cui gli armatori rimettono in circolo le portacontainer è minore di quella con cui i traffici stanno, pur lentamente, aumentando. E così i prezzi si alzano e (forse) gli armatori eviteranno di chiudere un altro anno con perdite intorno al miliardo di dollari, come si accingono a fare in molti nel 2009, tra aiuti di Stato (per la tedesca Hapag Lloyd e quasi tutti i gruppi asiatici), rischi di fallimento (Cma-Cgm) e forti ridimensionamenti.

Ma attenzione, perché una nuova crisi è dietro l'angolo: a mettere nei guai gli armatori sono quelle stesse grandi navi costruite e pensate per guadagnare più soldi. Enormi, in

grado di trasportare 13.000 container per volta, dotate di motori capaci di lanciarle sino a 24 nodi attraverso gli oceani, sono il simbolo di una filosofia (sbagliata) dell'economia globale: «Questi giganti erano la rappresentazione del "just in time", di un'industria che rispondeva veloce alle richieste del mercato e capace di costruire senza magazzini e scorte, perché le scorte e i magazzini erano le navi» racconta Donati. Non ha funzionato, come noto. E la riconversione è dura perché molti di questi mezzi sono in costruzione nei cantieri di tutto il mondo.

Il cancelliere Angela Merkel - consapevole che un nuovo crollo dei noli manderebbe a picco la tedesca Hapag Lloyd - ha già proposto di congelare per un anno le consegne delle navi coreane, primo costruttore mondiale. Se questi mezzi arrivano sul mercato, infatti, ci sarà un nuovo sbilanciamento tra un'offerta smodata di carico e una domanda modesta. Per i giganti del mare che già operano, intanto, si prova quanto meno a ridurre la velocità per limitare i consumi stratosferici di bunker. Non è facile: i motori, infatti, erano stati pensati per viaggiare a 24 nodi e ora vanno riadattati nei cantieri. È il prezzo da pagare, d'altronde, per un investimento sbagliato. Un errore macroscopico che alcuni global carrier spacciano ora per una conversione repentina al credo ambientalista cui, per altro, credono in pochi.

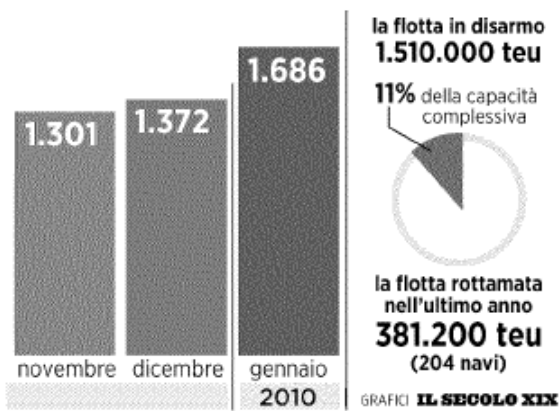
cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SECOLO XIX

SHANGHAI-GENOVA: QUANTO COSTA TRASPORTARE UN CONTAINER DA 20 PIEDI

Costo in dollari
Fonte: Coscon



Nautica, la carica dei porti turistici

Non c'è solo l'avvio a Fiumicino della più grande struttura europea per il diporto: tutta la penisola è un pullulare di nuovi progetti. Per evitare i rischi di una nuova cementificazione la stessa Ucina di Confindustria ha attivato un tavolo con Legambiente per regole sicure

MASSIMO MINELLA

Genova

L'ultima "prima pietra" è finita in mare un paio di settimane fa, poco distante da Roma. Il nuovo porto turistico di Fiumicino, firmato dall'Acqua Pia Antica Marcia, si candida a diventare la più grande realtà turistica d'Europa e rappresenta la punta di un iceberg che cresce senza soste da qualche anno. Attorno alla creazione di posti barca coniugati in ogni possibile modo - darsene, porticcioli, porti turistici - si è infatti concentrata l'attenzione del mondo dell'economia e della finanza, pronto a disseminare il Bel Paese di approdi turistici. Soltanto il Lazio progetta di costruire 9 mila posti barca, così da portare l'offerta complessiva a 15 mila unità. Testa di ponte dell'operazione, il porto turistico di Fiumicino che il presidente dell'Acqua Marcia Francesco Caltagirone Bellavista garantisce pronto in cinque anni, con le opere a mare già completate in tre anni e mezzo. Ma già si ipotizza di costruire o implementare analoghe strutture a Latina, Anzio, Civitavecchia e in altri tratti di costa laziale, per un numero complessivo di tredici strutture e un investimento di 1,3 miliardi. Non è da meno la Liguria, che si prepara a lanciare sul mercato il nuovo porto di Imperia, il cui lavoro sono già iniziati, quello di Sanremo, che amplierà la struttura esistente, e quello di Savona, solo per citare i più importanti. L'obiettivo è di colmare il gap con i concorrenti francesi che già dispongono di 233 mila posti barca, contro i 147 mila nostrani. Chiaro che di fronte a un'avanzata privata di questo tipo, l'attenzione degli amministratori è ancor più delle associazioni ambientaliste sia

massima. L'assalto del cemento alle coste italiane, già prese d'assalto nel passato da insediamenti turistici e commerciali devastanti, non può ora vivere una nuova stagione nel nome dei porticcioli turistici.

"Abbiamo già attivato un tavolo di lavoro con Legambiente che ci ha portato alla firma di un accordo molto articolato - spiega Anton Francesco Albertoni, presidente dell'Ucina, la Confindustria della nautica - Il problema è che dopo il regolamento, condiviso via via anche dalle altre associazioni ambientaliste, non abbiamo ancora visto il passo successivo, che è quello dell'emanazione dei decreti attuativi da parte del ministero".

Circa la costruzione di nuovi porti turistici, poi, Albertoni chiede di poter accelerare i tempi di approvazione di opere che, immediatamente, si trasformano in un moltiplicatore delle occasioni di lavoro: quattro posti ogni posto barca, stima l'Ucina. "L'attenzione e la cautela sono massimi, ma attenti a esasperare le situazioni - spiega - Noi non cerchiamo scorciatoie, ma non possiamo non denunciare che dalla conferenza dei servizi alla concessione demaniale passano mediamente dieci anni. Questi tempi mettono a rischio l'attività imprenditoriale. Ripeto, il rispetto dell'ambiente non si discute e le amministrazioni devono giustamente vigilare sulla compatibilità di queste opere, ma poi dev'essere data all'imprenditore la possibilità di sviluppare nelle migliori condizioni possibili il suo progetto".

Secondo l'Ucina, poi, la costruzione di porticcioli turistici ha un altro enorme vantaggio per la comunità, quello di realizzare un'infrastruttura, su un'area data in concessione dal demanio e quindi pubblica, che ha investimenti

quasi interamente privati. Il caso di Fiumicino, da questo punto di vista, è paradigmatico, con una realtà che nasce da investimenti privati, sostenuti dal finanziamento di BancaIntesa e Unicredit, e si presenta come rispettoso dei vincoli ambientali. I comparti residenziali verranno infatti costruiti con tecnologie a basso impatto ambientale, con materiali rinnovabili e sistemi impiantistici a risparmio energetico. Le residenze del porto verranno

dotate di sistemi informatizzati per gestire i processi di impiego energetico, per diminuirne gli sprechi e sfruttare al massimo le risorse offerte dall'ambiente. Può bastare per siglare una sorta di tregua fra ambientalisti e costruttori?

"Si tratta di usare il buon senso - continua Albertoni - Rispetto alla Francia abbiamo quasi la metà in meno di posti barca. Vogliamo anche noi soddisfare la domanda attuale, e ancor più quella futura di posti barca in un Paese che ha 8 mila chilometri di coste? Se sì, allora facciamolo nel modo giusto, rispettando l'ambiente, ma anche l'attività d'impresa. Io credo che questo sia possibile".

Già alla fine del 2008, l'Ucina chiese al governo di far crescere i posti barca recuperando strutture portuali abbandonate, oltre che realizzando nuovi approdi. Ma da allora, poco si è mosso. E invece le occasioni non mancano, soprattutto al Sud. "Dire che i nuovi posti barca in costruzione satureranno la domanda è scontato, ma noi dobbiamo ragionare sul futuro, come opportunità per tutto il Paese - chiude Albertoni - Queste infrastrutture, a differenza di altre, sono costruite con soldi privati e alla fine delle concessioni entrano a fare parte del patrimonio pubblico. Sono un moltiplicatore di lavoro e rappresentano un punto di forza della nostra offerta turistica".

Da questo punto di vista c'è un caso che può essere un paradigma per tutto il Paese: la nuova Marina della Fiera Internazionale di Genova. La struttura vive un solo mese l'anno, durante il Salone Nautico. L'autorità portuale di Genova metterà in gara la struttura e alla fine il vincitore potrà far vivere l'infrastruttura, già realizzata, per tutto l'anno. L'Ucina, in associazione con la stessa Fiera, si è già candidata a gestirla,

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA CONTAINERSHIP COMPANY, SEDE IN DANIMARCA, È PRONTA A COMPRARE LA FLOTTA

È il momento della compagnia low-cost

Otto navi sulla rotta fra la Cina, Stati Uniti e il Nord Europa

Pochi giorni fa l'armatore greco Diana Shipping ha annunciato di aver investito 50 milioni di dollari (circa 37 milioni di euro) per acquistare il 38 per cento di una nuova compagnia portacontainer.

Ieri il giornale danese *Borsen* ha rivelato che la compagnia low-cost Containership Company, nata lo scorso autunno in Danimarca, è pronta per entrare sul mercato del trasporto di container con le proprie navi.

I 275 milioni di corone (37 milioni di euro) di finanziamenti indispensabili per accendere i motori sono stati raccolti e nei prossimi mesi verranno noleggiate 18 unità, approfittando anche delle condizioni di mercato favorevoli.

La coincidenza delle due cifre potrebbe far pensare che si tratti della stessa operazione, ma anche se si trattasse di due investimenti differenti, è comunque la conferma che qualcosa si sta muovendo nel mondo dei liner e che i segnali positivi registrati nei traffici fra l'ultimo trimestre 2009 e i primi mesi del 2010 hanno dato fiducia agli investitori.

Il momento potrebbe essere inefficace se fosse propizio.

L'indice dei prezzi delle navi di nuova costruzione di ogni tipo elaborato da Clarkson è sceso a gennaio a 136,1 punti, ossia il 18 per cento in meno rispetto allo stesso mese del 2009.

Intanto i cantieri navali del Far East sono alla disperata ricerca di clienti a cui girare unità in costruzione che non potranno essere consegnate per le difficoltà finanziarie o addirittura il fallimento dei committenti.

Il comunicato di Diana Shipping

non fa riferimento all'operazione danese, anche se la coincidenza fra le cifre dei due investimenti annunciati quasi contemporaneamente potrebbe anche far pensare che si tratti dello stesso progetto.

I 50 milioni di dollari messi sul piatto dalla compagnia greca, quotata alla Borsa di New York, serviranno per acquisire navi portacontainer nei prossimi 12-18 mesi.

L'accordo prevede anche che dirigenti di Diana passeranno a lavorare per la gestione amministrativa e armatoriale della nuova compagnia, che dal canto suo si è impegnata a non investire in portarinfuse, che è il core-business dei greci.

L'altra operazione è partita dalla Danimarca a ottobre per iniziativa di due ex manager di Maersk e Cma-Cgm, Jacob Tolstrup-Møller e Frank Kayser, e si è parlato anche della presenza dell'armatore norvegese John Fredriksen, che nei giorni scorsi ha abbassato dal 18 per cento al 15 per cento la propria quota nella società tedesca Tui (che a sua volta detiene il 43 per cento di Hapag Lloyd).

Secondo *Borsen*, Containership Company metterà fra sei e otto navi sulla rotta fra Cina e Stati Uniti e 10 navi fra Cina e Nord Europa. Offrirà servizi a basso prezzo, basati su un modello di contratto da banchina a banchina e non porta-a-porta. Inoltre utilizzerà porti secondari, come quello cinese di Taicang al posto di Shanghai.

«Sarà - ha detto l'analista Axel Funhoff della banca d'investimenti Ing - negativo per Maersk, che dipende fortemente dalla crescita delle tariffe di nolo».

Alberto Ghiara

LETTERA AL MINISTRO TREMONTI



Iva e Intrastat, allarme Confetra

Confetra torna a scrivere al ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, per sottolineare «il disorientamento degli operatori in materia di Iva comunitaria ed Elenchi Intrastat». Il termine per la presentazione dei modelli di gennaio è fissato per sabato 20 febbraio. «Ragionevolmente nessuno potrà rispettare la scadenza - dice Ferdinando Albini, presidente della Confederazione - I relativi pro-

grammi informatici sono infatti disponibili solo da giovedì e mancano i riferimenti normativi». L'Agenzia delle Entrate, prosegue la nota, «ha chiarito che fino a maggio non sono sanzionabili gli "errori" di compilazione, ma solo le "omissioni". La conseguenza è quella di costringere gli operatori a rispettare la scadenza presentando pseudo elenchi, magari anche in bianco».

IL PROGETTO RECANATI

No al rigassificatore

La Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) da parte del Servizio Ambiente della Regione Marche per il progetto di un rigassificatore offshore al largo di Porto Recanati è stata di "non conformità". Il procedimento di impatto ambientale riguardava la realizzazione di un terminal offshore di Gaz de France presentato dalla Tritone Gnl. La "non conformità" è stata decisa a seguito della mancata presentazione delle integrazioni richieste dagli uffici della Regione al Ministero dell'Ambiente titolare del procedimento di Valutazione di impatto ambientale.

INFORMARE

Assomarinas punta ad un maggiore inserimento della portualità turistica nel mondo confindustriale

L'assemblea generale dell'associazione si è svolta nell'ambito della quarta edizione del Big Blu di Roma

«I nostri porti turistici debbono essere considerati tra gli elementi portanti di quella nuova filiera che dal mare si sviluppa generando il suo prezioso indotto con importanti ricadute economiche su tutto il territorio retrostante». Lo ha detto il presidente di Assomarinas (Associazione Italiana Porti Turistici), Roberto Perocchio, in occasione dell'assemblea generale dell'associazione svoltasi sabato scorso nell'ambito della quarta edizione di Big Blu, il salone della nautica e del mare in svolgimento a Roma.

La rilevanza economica del settore è stata evidenziata anche dal direttore generale di Federturismo, Antonio Colombo, ricordando come nell'azione confindustriale recentemente sintetizzata dal Manifesto del Turismo si realizzi la volontà di «unire le forze» di questo prezioso comparto e «seguire logiche economiche che consentano economie di scala e non lascino spazio a sprechi».

«Questa nostra assemblea generale - ha confermato Perocchio - ha posto le basi di un sempre più serrato inserimento della portualità turistica nel mondo confindustriale per perseguire quegli obiettivi di sistema ottenibili solo grazie a una razionalizzazione della politica fiscale, ad una semplificazione della normativa concessoria, ad una più moderna programmazione degli interventi infrastrutturali costieri, fino alla completa interconnessione dei servizi alla nautica da diporto con tutte quelle imprese che costituiscono la filiera industriale del turismo italiano».

Nel suo intervento il presidente di UCINA, Anton Albertoni, ha ribadito come il comparto nautico necessiti di misure d'urgenza quali la revisione dei canoni demaniali, la disciplina del rinnovo delle concessioni e la riduzione dell'IVA sui servizi di ormeggio oltre che l'improrogabile aggiornamento della legge 84/94 con riferimento alle aree dismesse nei porti commerciali da utilizzare per lo sviluppo della nautica, obiettivi già annunciati dallo studio dell'Osservatorio Nazionale della Nautica da Diporto ufficialmente presentato all'ultimo Salone Nautico Internazionale di Genova.

INFORMARE

Rilevante aumento dei costi di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria svizzera

Meyer (SBB CFF FFS): «non possiamo evitare un aumento dei fondi pubblici». Un gruppo di esperti elaborerà soluzioni per garantire il finanziamento dell'infrastruttura

Le spese della Svizzera per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sono aumentate considerevolmente. Il rincaro è stato stimato in 850 milioni di franchi svizzeri all'anno (580 milioni di euro).

Per reperire tali ulteriori fondi il governo elvetico incaricherà un gruppo di esperti di elaborare entro il prossimo autunno soluzioni per garantire il finanziamento a medio e a lungo termine dell'infrastruttura ferroviaria. Lo hanno annunciato oggi a Berna il direttore dell'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT), Max Friedli, l'amministratore del gruppo ferroviario svizzero SBB CFF FFS, Andreas Meyer, e il responsabile per l'Infrastruttura del gruppo ferroviario, Philippe Gauderon, rendendo noti i risultati di un rapporto sull'audit della rete ferroviaria svizzera.

Il rapporto rileva che attualmente la maggior parte degli impianti ferroviari è in buone condizioni e che, tuttavia, in futuro le ferrovie avranno bisogno di risorse finanziarie molto più consistenti per il mantenimento e il rinnovo della rete. La lievitazione dei costi è dovuta principalmente agli ampliamenti realizzati e al forte carico sulla rete ed il fabbisogno supplementare è stato stimato appunto fino a 850 milioni di franchi svizzeri all'anno per il periodo 2010-2016.

In particolare, secondo gli esperti, la forte crescita del traffico è la causa principale dell'aumento dei costi. Dal 1995 l'utilizzo della rete ferroviaria è aumentato del 47% e addirittura del 17% tra il 2002 e il 2009. La rilevante sollecitazione della rete riduce sensibilmente la durata degli impianti. Inoltre l'incremento del traffico costringe a limitare la durata dei cantieri e delle attività edili rendendo tali lavori più costosi. Infine i costi di costruzione sono cresciuti notevolmente, soprattutto per la posa e la manutenzione dei binari (tra il 2006 e il 2008 è aumentato del 17% il costo per il rinnovo di ghiaia e rotaie). Viceversa negli ultimi 15 anni le entrate costituite dai fondi federali e dai proventi risultanti dall'utilizzo delle tracce sono rimaste pressoché invariate.

Philippe Gauderon ha evidenziato le misure assunte da SBB CFF FFS Infrastruttura per far fronte ai maggiori costi : «all'inizio di quest'anno - ha spiegato - abbiamo avviato un programma per tagliare 300-350 posti di lavoro nell'ambito amministrativo della divisione Infrastruttura che permetterà di risparmiare ogni anno 60 milioni di franchi». Tuttavia il CEO del gruppo ferroviario, Andreas Meyer, ha sottolineato che «anche su una rete fortemente sfruttata come la nostra non si può scendere a compromessi per quanto concerne sicurezza e qualità; su questo punto Confederazione e SBB CFF FFS sono concordi». «Per poter trovare i mezzi finanziari necessari a garantire un'infrastruttura ferroviaria efficiente anche in futuro e senza lacune a livello qualitativo - ha rilevato Meyer - non possiamo evitare un aumento dei fondi pubblici per l'infrastruttura nel quadro della Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le SBB CFF FFS».

L'audit ha preso in esame tutte le 22 tipologie d'impianto di SBB CFF FFS Infrastruttura, come binari, scambi e linee di contatto, apparecchi centrali e segnaletica delle tratte, centrali elettriche, sistemi di informazione alla clientela e impianti di rifornimento.

L'UFT ha incaricato un organo indipendente di fornire un secondo parere sull'audit della rete, verificando in particolare la metodologia applicata e il calcolo effettuato per determinare il fabbisogno di fondi per il mantenimento dell'infrastruttura.

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 Assoporti 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».

SHIP 2 SHORE

Le tre opzioni per il futuro dell'inquinamento marittimo

L'IMO studia le proposte da presentare alla prossima conferenza ONU

Il comitato IMO/MEPC per la protezione ambientale si riunisce in questo periodo per mettere a punto le proposte di prevenzione e controllo dell'inquinamento che saranno poi portate all'approvazione della Conferenza ONU sui cambiamenti climatici di fine anno, la n°16 (COP16), che si terrà in Messico a Dicembre. Quest'anno l'appuntamento MEPC numero 60 è fissato dal 22 al 26 Marzo presso la sede londinese dell'Organizzazione. L'agenda dei lavori è già ricca di raccomandazioni e proposte. Tra di esse spiccano quella di USA/Canada per l'istituzione di un'area ECA lungo la costa del Pacifico e quella che introduce il EEDI, indice di efficienza energetica destinato ad un ruolo importante come parametro di riferimento nei prossimi anni. In arrivo anche regole di navigazione nell'Artico, emendamenti alla Marpol Annex I, norme di gestione dell'acqua di zavorra sulle nuove costruzioni ed altro ancora. Dunque agenda piena, da seguire con attenzione per capire se IMO, rimessa in pista dal mancato accordo di Copenhagen, sia in grado, e in quale misura, di coagulare consenso e varare misure impegnative. Nel disegno di istituire un sistema regolatorio che porti lo shipping mondiale su una traiettoria di riduzione del proprio 'carbon footprint' (-20% al 2020 secondo l'UE) quali sono le principali opzioni regolatorie che il MEPC60 si troverà a dover confrontare? "In primis il sistema ETS (Emission Trade Scheme) già in uso sul versante terrestre: la logica del cap-and-trade applicata allo shipping assegnerebbe alle compagnie di navigazione diritti annuali di emissione, esauriti i quali scatterebbe la necessità di copertura dello sconfinamento tramite acquisto di diritti lasciati inutilizzati da soggetti più 'virtuosi', pena il pagamento di una sanzione pesante" spiega Stefano Rocca, esperto in materia e numero uno di 3B Consulting. "Per funzionare correttamente l'ETS ha bisogno di un mercato dei diritti di emissione al riparo dalla speculazione, dove domanda e offerta formino un prezzo abbastanza alto da incentivare l'efficienza, ma senza arrivare al punto di far preferire la sanzione". C'è poi un secondo sistema di tassazione della CO2 tipo Carbon Tax dove l'efficienza è legata alla convenienza ad economizzare il carburante reso caro dalla tassa. "Strategia semplice, produttrice di gettito, ma non facile da implementare. Trattandosi di una tassa vi è poi il rischio che, persa la memoria del suo scopo, la maggiorazione finisca per generare inflazione, anziché promuovere efficienza" prosegue Rocca. "Difficile inoltre stabilirne la giusta misura: se troppo bassa mancherebbe lo scopo, se troppo alta darebbe svantaggio competitivo. Sono orientati a favore della carbon tax gli USA ed i Paesi che contano di beneficiare del reinvestimento del gettito". Rimane, infine, la terza opzione rappresentata dal Vessel Efficiency System (VES). "È il meccanismo che il World Shipping Council ha presentato ufficialmente il 15 del mese scorso, raccomandandone all'IMO l'adozione. Si tratta di un sistema regolatorio intermedio tra i due precedenti che assegna standard obbligatori di efficienza in termini di EEDI e ne penalizza l'inosservanza tramite una fuel-surcharge proporzionata allo sfioramento" spiega in conclusione Rocca. "Una correlazione forte tra surcharge e difetto di efficienza darebbe agli armatori il giusto stimolo economico a migliorarla. La difficoltà qui è assegnare standard ugualmente impegnativi a navi diverse per tipologia, anzianità e dimensioni, ed evitare distorsioni competitive e situazioni di iniquità".

Nicola Capuzzo

SHIP 2 SHORE

Tarros scende nella 'nuova' Turchia

Due navi portacontainer utilizzate in long time charter da Arkas scaleranno il moderno terminal container della Yilport a Gebze

Parte a fine febbraio il nuovo servizio settimanale della Tarros per la Turchia asiatica. La compagnia di navigazione del 'ramo spezzino' della famiglia Musso inaugurerà il collegamento a giorno fisso per il porto di Gebze, dove scalerà Yilport Terminal, impiegando le due navi (gestite in long time charter da Arkas il quale rappresenta Tarros in tutti i porti turchi come agente generale) Vento di Bora e Vento di Aliseo (capacità geometrica 1.220 teus/portata 918 TEUs a 14 tons), con transit time di una settimana. Situato nella baia di Izmit, Mar di Marmara, il porto di Gebze, è una delle maggiori porte di accesso all'importantissima area industriale del Paese euroasiatico. In effetti Tarros è un'antica conoscenza di Gebze, essendo cliente sin dagli anni '90 di quello che era in precedenza il cantiere navale Sedef, proprio dal vettore italiano adibito a container terminal per evitare il congestionato porto statale di Istanbul-Haydarpasa, amministrato dalle ferrovie turche TCDD. Nel 2004 il gruppo privato turco dell'imprenditore Yuksel Yildirim aveva acquisito Sedef Port, unitamente ad Alemdar Port, trasformandolo in un terminal moderno ed efficiente sotto la nuova ragione sociale di Yilport. Questo, che ha di recente terminato la prima fase di sviluppo (la seconda, prevista finire nel 2011, porterà la capacità a 1 milione di TEUs; la terza, nel 2014, a 2 milioni di TEUs) è il terminal container emergente della Turchia. Suoi clienti regolari sono già MSC, che inaugurò il terminal nel 2006, e CMA CGM, le quali portano a Gebze navi sino a 8mila TEUs. Grazie a questa novità, Tarros amplia ulteriormente la presenza in Turchia, che così è collegata direttamente ogni settimana verso tre diversi porti settentrionali (Istanbul, Gemlik e Gebze) oltre ad Izmir sulla costa egea, mentre infine il porto meridionale di Mersin viene servito settimanalmente in transhipment. Sul versante italiano la linea della Tarros scala tre porti: TDG Terminal del Golfo a La Spezia (terminal di proprietà), TSG Terminal San Giorgio a Genova e Terminal Amoruso a Salerno. In virtù dei rilanci da La Spezia, i collegamenti con la Turchia saranno interconnessi settimanalmente ai porti del Nord Africa, Malta e Portogallo.

SHIP 2 SHORE

Genova Industrie Navali sbarca a Marsiglia

Bisagno e Garrè svelano il piano di sviluppo del cantiere appena rilevato in Francia

Genova - Il comparto delle riparazioni navali genovesi si espande nel sud della Francia. Genova Industrie Navali, la holding costituita nel 2008 per racchiudere le attività di refitting del cantiere San Giorgio del Porto e le nuove costruzioni dell'ex-concorrente T.Mariotti, ha portato a termine l'acquisizione di due imponenti bacini per le riparazioni navali. Dopo un primo tentativo fallito nel 2007 per causa della concorrenza spagnola di Union Naval Barcelona (gruppo Boluda), poi rivelatasi incapace di rispettare i piani operativi e finanziari promessi, l'imprenditoria genovese ha ora avuto la meglio aggiudicandosi la gara pubblica indetta dal Grand Port Maritime de Marseille. "Oltre ad arrivare primi abbiamo superato un altro scoglio molto delicato rappresentato dall'accordo sindacale coi lavoratori, che siamo riusciti a raggiungere garantendo l'assunzione diretta di 60 persone" annuncia Marco Bisagno in occasione della presentazione del nuovo marchio Mariotti Yachts dedicato alle unità da diporto extralusso di dimensioni comprese fra 54 e 85 metri. "A Marsiglia troviamo quello che a Genova non possiamo avere, vale a dire due bacini di carenaggio di cui uno lungo 330 metri dove potremo accogliere le nuove maxi navi da crociera che nei prossimi anni avranno bisogno di riparazioni e interventi di refurbishment".

Niente concorrenza con Genova, però, che rimarrà centro direzionale del Gruppo e che lavorerà in maniera complementare sia con Marsiglia che con San Giorgio di Nogaro, in Friuli, dove oggi vengono prodotti gli scafi delle navi da crociera di Seabourn Cruises, il cui allestimento viene ultimato nel capoluogo ligure. "Siamo già partiti con un'azione commerciale che riguarda le varie strutture e i marchi di Genova Industrie Navali" spiega Ferdinando Garrè, amministratore delegato di San Giorgio del Porto e socio, insieme alla famiglia, nella holding. "Dopo un investimento iniziale da 5 milioni di euro, a Marsiglia inizieremo a lavorare già da settembre probabilmente con il refitting di una nave da crociera. Questo tipo di attività pare non abbia subito in maniera eccessiva gli effetti della crisi. Dopo un 2008 gonfiato a livelli fuori norma, il fatturato del cantiere nell'esercizio passato è tornato sui 50 milioni di euro".

Il valore della produzione di Genova Industrie Navali, fra i cui soci figura anche Paolo Zanetti (oltre alla famiglia Garrè e a Marco Bisagno), si aggira sui 250 milioni di euro a fronte di un patrimonio netto di oltre 60 milioni di euro.

Quail Cruises cambia nome spaventa i creditori del Pacific

Giorni delicati per il 'Caso Love Boat'. La nave da crociera Pacific, che ormai da quasi un anno è sotto sequestro presso la banchina del cantiere San Giorgio del Porto di Genova per debiti non pagati, lascia col fiato sospeso diversi creditori in ansia per il cambio di ragione sociale Quail Cruises. Il tour operator spagnolo Quail Travel ha reso noto che la sua compagnia di crociera ha cambiato nome con effetto immediato. Quindi scompare dalle fiancate delle navi il nome Quail Cruises per comparire Happy Cruises. Anche il logo della compagnia cambia: il punto blu sovrastato da uno più piccolo arancione che cavalcava un'onda, lascia il posto ad un delfino sorridente in piedi.

Con l'occasione la compagnia ha confermato anche l'entrata in servizio di una seconda unità già annunciata in precedenza. Nessun cenno, ovviamente al destino della nave Pacific. Per la prossima stagione estiva la Happy Cruises presenta due itinerari nel Mediterraneo

SHIP 2 SHORE

FAI Sicilia denuncia la condizione del porto di Catania

Il presidente regionale Agrillo: “Impossibile lavorare in mezzo al traffico urbano e ai ristoranti; urge una riorganizzazione delle banchine operative”

“Bisogna mettere ordine nel porto commerciale di Catania”. L’appello, deciso, arriva da Giovanni Agrillo, presidente della FAI (Federazione Autotrasportatori Italiana) siciliana, che denuncia una situazione ormai inaccettabile per uno scalo portuale che ambisca a diventare uno snodo cruciale per la portualità del Sud Italia. “Questo scalo è collegato con Genova, Napoli ed altre primarie destinazioni sia italiane sia straniere grazie ai servizi marittimi di alcune delle più importanti compagnie armatoriali attive a livello internazionale. Il servizio che i terminalisti possono offrire in banchina non potrà mai essere all’altezza finché le aree portuali saranno a disposizione di bar, ristoranti, nautica, e pescatori” sottolinea Agrillo. “Negli ultimi giorni nel porto di Catania hanno trovato posto anche due sottomarini militari, che hanno ulteriormente limitato lo sfruttamento degli spazi operativi in banchina. Senza dimenticare che le condizioni della security sono notevolmente carenti, come dimostra il fatto che chiunque può passare attraverso le aree operative dei terminal per andare al ristorante. Come possono gli operatori lasciare parcheggiati i semirimorchi carichi di merce, talvolta anche di valore, se le condizioni di sorveglianza e di sicurezza non sono assolutamente garantite?. Per non parlare poi dell’arrivo delle navi da crociera che limitano ulteriormente gli spazi adibiti ai traffici e alle attività commerciali, dovendo garantire ai passeggeri un’accoglienza il più possibile confortevole in città”.

Il grido di dolore di Agrillo è rivolto alle istituzioni pubbliche ed all’Autorità Portuale con l’obiettivo di sollecitare il cluster marittimo locale a guardare con lungimiranza al futuro, portando a termine alcuni interventi necessari per garantire ai traffici ed alle attività portuali le condizioni essenziali di operatività e security. “È normale che alcuni automobilisti deviano dalla circolazione urbana e transitino nelle aree interne al porto per evitare la congestione stradale? I mezzi di movimentazione da piazzale e le gru si trovano a dover operare con motorini e auto che passano fra i carichi da imbarcare” denuncia il presidente di FAI Sicilia, che ricorda come alcune importanti compagnie armatoriali vorrebbero continuare a investire su Catania. Fra queste sicuramente Grimaldi Napoli, che recentemente ha incrementato i collegamenti per merci e passeggeri tra i porti di Catania, Genova, Civitavecchia e Malta. Da questo mese di febbraio è stata aggiunta una partenza sulla rotta Genova-Catania, arrivando ad una frequenza quadri settimanale e aumentando del 30% la propria capacità di carico. Un altro nuovo servizio annunciato da tempo e in attesa di partire è quello che collegherà lo scalo siciliano con l’Alto Adriatico, probabilmente Monfalcone, riaprendo un collegamento che in passato trasportava importanti volumi di traffico merci.

SHIP 2 SHORE

Solo 16 Autorità Portuali (di 'Sistema' e S.p.A.) e Comitati Portuali ridotti

Posizione critica espressa dal manager veneziano Penzo (Multi Service) circa il nuovo provvedimento ministeriale sulla portualità: "Il DDL? meno di un pannicello caldo!"

Riceviamo e pubblichiamo dal Cap. Pier Luigi Penzo, ex-dirigente dell'Autorità Portuale di Venezia ed attualmente presso il terminal operator Multi Service di Marghera, uno spunto critico di riflessione sulle ultime novità del nostro esecutivo circa la disciplina della materia portuale, contenente alcune proposte 'dirompenti' di riforma profonda dei contenuti della Legge n.84/94

"Il DDL ministeriale non porta alcun vantaggio ai porti, crea vincoli ulteriori in un mondo dove impera la liberalizzazione, sottrae risorse all'economia nazionale senza risolvere alcun problema.

La legge 84/94 è nata per eliminare i monopoli rappresentati dalle compagnie e dagli enti portuali che avevano determinato la rovina dei porti. Le attuali autorità portuali sono diventate enti rigonfi di personale diretto ed indiretto, poco utili e poco professionali perché lontani dalle specifiche problematiche, peraltro autoreferenziali con utilizzo improprio del compito di 'promozione' che non porta una tonnellata di merce. Tutti sanno, infatti, che l'unico soggetto che può portare merce è il terminalista, che è l'attore principale del porto (come disse uno dei maggiori esperti di portualità "se domani mattina chiude una Autorità Portuale nessuno se ne accorge, mentre se chiude un terminal è subito un dramma"). Le Compagnie Portuali si sono trasformate di norma nella comoda impresa ex art. 17 c.2/3, godono della CIGS, impongono le loro tariffe mentre avrebbero dovuto più logicamente rientrare nel comma 5, cioè agenzie gestite dalle imprese ex artt.16 e 18 ovvero nell'art.16, cioè imprese in concorrenza con altre imprese.

Partendo dal concetto che la fortuna ed il ruolo di un porto non possono essere decisi dal governo mentre è il mercato che li decide, la nuova legge deve avere quale unico scopo il riordino normativo tale da permettere il rilancio della portualità italiana in concorrenza con i porti mediterranei.

La nuova legge deve, dunque, prevedere l'identificazione dei porti italiani come elementi funzionali all'economia ed all'occupazione dell'hinterland sul quale esercitano la loro influenza, avendo ben presente il ruolo, la dimensione, le potenzialità che ciascun porto può oggettivamente avere senza quindi creare delle inutili e costose cattedrali nel deserto; necessita quindi superare le attuali Autorità Portuali che non hanno brillato per economicità ed impostare la portualità italiana secondo la logica dei sistemi aventi rilevanza economica internazionale e nazionale facenti riferimento al governo centrale, più altri porti di rilevanza economica regionale ed interregionale rientranti nella competenza diretta delle regioni che devono utilizzare l'Autorità Marittima per la gestione.

Per quanto sopra si ritiene di dover agire nel modo seguente:

- cambiamento e riduzione del numero delle Autorità Portuali creando per i porti di rilevanza internazionale le Autorità Portuali di Sistema, possibilmente S.p.a pubbliche, 12 nella penisola e 4 (2+2) nelle due isole, con compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo delle operazioni portuali di cui all'art. 16 c.1, secondo il seguente schema: 1) Trieste-Monfalcone-Porto

Autorità Portuale della Spezia

Nogaro, 2) Venezia-Chioggia-Porto Levante, 3) Ravenna, 4) Ancona-Falconara, 5) Bari-Brindisi-Manfredonia, 6) Taranto, 7) Gioia Tauro, 8) Napoli-Salerno, 9) Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta, 10) Livorno-Piombino-Marina di Carrara, 11) La Spezia, 12) Genova-Savona, 13) Catania-Augusta-Priolo, 14) Palermo-Trapani, 15) Cagliari-Sarroch, 16) Olbia-Porto Torres);

- i porti di rilevanza regionale o interregionale rientrano nelle competenze regionali che utilizzano le Autorità Marittime per la gestione;
- il numero dei componenti il consiglio di amministrazione del porto deve essere ridotto da 21 a 12 eliminando i 6 rappresentanti degli imprenditori, perché doppione della Commissione consultiva, e i 6 rappresentanti dei lavoratori da sostituire con i 3 segretari regionali, mentre le commissioni consultive mantengono il numero di 13 sostituendo i 6 rappresentanti dei lavoratori con 3 rappresentanti delle segreterie regionali e 3 rappresentanti di Regione, Provincia e Comune ;
- l'organico delle Autorità Portuali di Sistema deve essere un organico adeguato alle competenze, non superiore a cinquanta unità complessive, senza inutili società strumentali;
- puntualizzare e chiarire l'art. 16 circa le operazioni portuali in termini di massima liberalizzazione quindi terziarizzazione al fine di favorire i traffici attraverso i costi variabili per le imprese terminaliste, tenuto conto della discontinuità dei traffici portuali;
- superare la rigida e macchinosa logica dell'art. 17 e prevedere una agenzia per il lavoro temporaneo gestita dai terminalisti; in caso di carenza di personale i terminalisti accedono direttamente alle agenzie del lavoro interinale;
- i terminal sono troppi e troppo piccoli; l'esempio positivo viene dal porto di Rotterdam per cui necessita favorire le aggregazioni tramite criteri di omogeneizzazione;
- il segretario generale dell'autorità deve essere scelto effettivamente fra esperti di comprovata qualificazione professionale e deve presiedere la commissione consultiva;
- tolto il compito della 'promozione' all'Autorità Portuale di Sistema, si ritiene che l'attuale capitolo di spesa relativo alla promozione debba rientrare nella logica premiale per il terminalista;
- gli armatori affermano che uno dei gravi condizionamenti dei flussi di navi ai nostri porti è spesso l'eccessivo costo dei servizi tecnico-nautici; è indispensabile che vengano stabilite tariffe omogenee aventi reale riferimento al servizio offerto che debbano trovare corrispondenza normativa ed economica egualitaria fra le varie realtà portuali nazionali.

In conclusione mi permetto di suggerire di insediare un gruppo di lavoro qualificato di alto livello e per un tempo limitato un gruppo ristretto composto da tre esperti a livello europeo di economia dei trasporti e logistica, supportati dall'ausilio di tre veri esperti italiani affinché indichino le linee guida su cui il Ministero entro 30 giorni possa emanare il nuovo DDL da portare in Parlamento".

Cap. Pier Luigi Penzo

SHIP 2 SHORE

C'è Royal Caribbean nel futuro di Trieste

Si profila una cordata con VTP, Bassani&Samer e l'aeroporto per la privatizzazione di TTP

Comincia a prender forma il progetto di privatizzazione da parte dell'Autorità Portuale triestina della controllata TTP Trieste Terminal Passeggeri, società titolare del traffico crocieristico. Si è svolto infatti nei giorni scorsi un incontro fra il presidente Claudio Boniciolli e i rappresentanti di una cordata interessata all'operazione, composta da RCCL, VTP Venezia Terminal Passeggeri, Bassani & Samer (joint venture paritetica fra Bassani di Venezia e Samer di Trieste) e l'aeroporto del Friuli Venezia Giulia "al fine di esaminare il programma di privatizzazione" spiega Roberto Perocchio, amministratore delegato di VTP.

Oltre ad un accordo simile a Ravenna (S2S n.24/2009, anche in quel caso sono coinvolti RCCL e Aeroporto di Bologna), il manager veneziano condivide con il parigrado in Bassani, Filippo Olivetti, l'opinione che "l'impresa di rilanciare il mercato crocieristico a Trieste non sia semplicissima e che bisognerà lavorare, qualora l'operazione vada in porto, in un'ottica di lungo periodo puntando sulle sinergie fra i vari soci sul modello ravennate che si sta dimostrando vincente".

Bassani aggiunge che "sarà importante sfruttare la complementarità dei vari porti adriatici, anche perché alcuni autorevoli studi sostengono che il bacino del Mediterraneo nel 2020 richiamerà 10 milioni di passeggeri l'anno contro i 3 attuali. In quest'ottica è evidente ipotizzare che porti come Trieste e Ravenna, gateway per regioni turisticamente interessantissime, abbiano, anche in virtù della vicinanza degli aeroporti, un grande potenziale anche come scali di turnaround".

Olivetti e Perocchio spiegano che "la struttura della cordata non è ancora stata decisa, ma che presumibilmente si opererà per una società a quote paritetiche. In ogni caso l'obiettivo è arrivare a controllare almeno il 51% di TTP, ma per questo dobbiamo aspettare le decisioni dell'Authority, che fra non molto dovrebbe bandire una gara al riguardo (è stato affidato ad alcuni economisti il compito di valutare la società e suggerire l'iter da seguire, ndr)".

Ancora presto per definire un'eventuale politica di investimenti: "Trieste a livello strutturale ha buone dotazioni e l'Authority ha già deliberato un bel progetto riguardante il Magazzino 42 a fini crocieristici. Inoltre quanto recentemente realizzato sul Molo IV è molto interessante per ciò che riguarda il segmento dell'extralusso. Ma ciò non vuol dire che Trieste debba essere dedicata a questa nicchia e Venezia alle maxi-navi: ripeto, come nel caso di Ravenna il potenziale è nelle sinergie" precisa Olivetti.

Un concetto che rappresenta un cardine anche per Samer. "È stato chiesto che la privatizzazione avvenga entro la primavera di quest'anno, affinché si possa lavorare su una strategia per la stagione 2012" commenta inoltre Rita Gollino, dirigente della principale agenzia triestina, intenzionata ad aggiungere un altro tassello ai suoi interessi portuali, senza dimenticare il core dei traffici ro-ro con la Turchia: "Ad aprile sarà aggiunta una nuova unità, da impiegarsi sulla base delle esigenze del mercato che è in forte ripresa". Anche Royal Caribbean ha confermato dagli uffici italiani la volontà di formare la cordata per Trieste, spiegando però che ogni strategia è decisa dalla sede americana e sarà comunicata in futuro.

SHIP 2 SHORE

Per Anversa il futuro dei container corre sulle rotaie

La Port Authority fiamminga presenta il nuovo progetto intermodale AIS II mentre la joint venture Combinant si prepara ad inaugurare il nuovo terminal dedicato alla BASF

Anversa si candida a diventare capitale europea dell'intermodalità, come dimostra la prima Port of Antwerp Rail Freight Conference, nel corso della quale è stato presentato il progetto AIS II (Antwerp Intermodal Solutions). L'obiettivo è quello di spostare la maggior quantità possibile di container, sia in arrivo sia in partenza dallo scalo belga, dalla strada alla rotaia. Già oggi transitano dal porto di Anversa più di 200 treni navetta al giorno, con 40 destinazioni in 13 diversi paesi. Secondo l'Authority fiamminga, gli attuali shuttle tolgono dalla strada 4 mila camion al giorno, evitando 66 km di ingorghi, e si ipotizza che in un anno il progetto AIS II riuscirà a ridurre le emissioni di CO2 di 200.000 tonnellate, con l'obiettivo di movimentare 340.000 container all'anno. Questi sforzi hanno sicuramente favorito la crescita dell'intermodalità e, d'altra parte, sono probabilmente il tentativo di intercettare una tendenza già in atto da tempo: nel 1998 passava per i binari il 7,8% di tutti i container movimentati annualmente ad Anversa, percentuale cresciuta fino all'11% nel 2008. Il prossimo target individuato è quello di arrivare al 15% entro il 2020. Numeri in aumento anche per i box trasportati sulle chiatte fluviali, attualmente il 32,4% del totale. L'Authority vuole raggiungere quota 43% entro dieci anni.

Port of Antwerp dimostra quindi che esiste un potenziale di crescita per il trasporto combinato, ma per consolidare il trend sono necessari interventi infrastrutturali mirati. A tale proposito sono in corso i lavori per la costruzione di un secondo accesso ferroviario sulla riva destra della Schelda e la realizzazione del tunnel ferroviario Liefkenshoek che collegherà le due rive a partire dal 2014.

Ma anche gli operatori privati stanno investendo con evidente convinzione sul trasporto combinato in ambito portuale. A testimoniarlo la recente inaugurazione del nuovo terminal intermodale HTA di Hupac (S2S n.5/2010), che precede l'apertura, prevista ad inizio marzo del terminal operato da Combinant, joint-venture tra la stessa Hupac (35%), l'azienda chimica BASF Antwerp NV (45%) e la controllata delle ferrovie belghe IFB Inter Ferry Boats (20%). La nuova struttura, che sorgerà nella zona nord del porto di Anversa, ha richiesto un investimento di 29 milioni di euro per garantire una capacità di movimentazione a regime intorno ai 150.000 container all'anno. Combinant prevede una partenza 'in sordina' per il nuovo terminal, ma già entro la fine del 2010 si ipotizza di operare il 90% della capacità totale, per 70 mila container movimentati il primo anno.

Rotterdam risponde col nuovo servizio ICF sulla Svizzera

La risposta olandese ai cugini del Belgio non si è fatta attendere. Intercontainer-Interfrigo (ICF) ha infatti deciso di aumentare le partenze sul corridoio Rotterdam-Basilea inserendo il nuovo treno navetta Erasmus Shuttle, che collegherà Basel Bad UBF con RSC e Maasvlakte ogni settimana. Il servizio si aggiunge alle 5 partenze settimanali operate dalla società svizzera sulla Rotterdam-Basilea, che però hanno come base elvetica il terminal Basel SBB CT. Se poi la risposta sarà quella ipotizzata da ICF, già dal prossimo aprile l'Erasmus potrebbe raddoppiare le partenze.

SHIP 2 SHORE

Rail Italia si mette in Linea

Avviata una partnership fra l'impresa ferroviaria del Gruppo Barletta e la controllata di Rail Cargo Austria, mentre Crossrail si avvicina al mare

Come preannunciato poche settimane fa da Lorenzo Pastorino, direttore operativo della compagnia ferroviaria di Novi Ligure (Alessandria) Linea, controllata di RCA Rail Cargo Austria, il nuovo collegamento operato fra Tarvisio e Lugo di Romagna per conto della compagnia austriaca Prorail è stato allungato fino alla Campania (S2S n.4/2009).

La decisione è frutto di una nuova partnership con Rail Italia, la compagnia ferroviaria del Gruppo Barletta, cui fa capo anche l'Interporto Sud Europa di Maddaloni-Marcianise (Caserta), destinazione del servizio, organizzato con frequenza di 3 viaggi a settimana in entrambe le direzioni.

Il transit time fra Villach e l'Interporto è di 18 ore e la capacità dei convogli sarà di 1.300 tonnellate. L'amministratore delegato di Rail Italia Nicola Berti ha così commentato: "La collaborazione con Linea segna l'inizio di una nuova strategia di apertura verso i poli logistici del Nord e Centro Europa che offrirà grandi opportunità di sviluppo. La nuova rotta ferroviaria tra Villach e Marcianise-Maddaloni appena inaugurata avvicinerà l'Italia all'Austria, garantendo agli operatori collegamenti veloci ed affidabili e, soprattutto, significativi risparmi in termini di tempo e di costi".

La notizia, oltre a confermare le ambizioni di Rail Italia, operatore ferroviario nato a cavallo fra 2008 e 2009 (S2S n.23/2009), i cui piani di sviluppo prevedono l'acquisizione di 10 nuovi locomotori entro il 2011 – la società oggi utilizza alcuni locomotori in leasing di Mitsui Rail Capital Europe – ha sicuramente un valore positivo anche per l'Interporto Sud Europa, piattaforma logistica recentemente tornata agli onori delle cronache per il conflittuale rapporto con alcune istituzioni locali (S2S n.1 e 4/2009), che ha rallentato e sta rallentando in modo importante i lavori di completamento, come dimostra da ultimo la cassa integrazione accordata a 40 dipendenti di una società impegnata nei cantieri maddalonesi dell'Interporto. Intanto ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, ha ampliato la certificazione relativa a Crossrail: l'operatore svizzero potrà ora viaggiare fino ad Ancona, Ravenna, Brescia, Cremona, Orbassano, sede dell'Interporto di Torino, e San Giuseppe di Cairo Montenotte (Savona).

Nasce Xrail, nuova alleanza fra compagnie europee

Sette aziende ferroviarie europee uniranno le forze per rendere il trasporto di merci su rotaia più competitivo rispetto alla strada, efficace e trasparente. All'alleanza, denominata Xrail, partecipano SBB Cargo, DB Schenker Rail (Germania), CD Cargo (Rep. Ceca), CFL Cargo (Lussemburgo), Green Cargo (Svezia), Rail Cargo Austria e FNCF (Belgio). Secondo la nota emanata per rendere pubblica l'iniziativa, "per aumentare la qualità del trasporto di merci è necessaria una maggiore collaborazione transfrontaliera nel cosiddetto traffico di carri completi isolati".

Xrail mira a raggiungere un'affidabilità del 90% nel trasporto internazionale delle merci. Per ogni trasporto saranno allestiti piani dettagliati che permetteranno ai clienti di essere continuamente informati sull'orario d'arrivo ed eventuali ritardi saranno segnalati tempestivamente.