

LAZZERI (FEDESPEDI)  
«MA CHI CI GUADAGNA  
SONO I TERMINALISTI»

**GENOVA.** Che i costi della merce fossero maggiori in Italia rispetto al Nord Europa, era una cosa che si sapeva già. Tuttavia, una differenza così marcata - praticamente 10 volte - fa tremare i polsi, e c'è da chiedersi come sia possibile. «Credo si tratti di una questione di spazi e di volumi - spiega Piero Lazzeri, presidente di Fedespedi -. In effetti, nei nostri porti abbiamo minore disponibilità di aree, e minore quantità di merce in transito. Dunque, chi gestisce le operazioni portuali sarà interessato a fare business: se al Nord ci sono numeri e aree per poter applicare economie di scala, questo invece non avviene nei porti italiani».

**Non sarà che al Nord vengono eseguite procedure diverse, rispetto a quello che avviene in Italia?**

«No. Si tratta sempre delle stesse operazioni: almeno due movimentazioni, lo svuotamento e il riempimento del container per effettuare le procedure doganali».

**Spazi, infrastrutture: sicuramente si tratta di elementi che potranno abbassare le speculazioni sulla merce. Ma intanto?**

«Intanto si può agire sul sistema doganale. Sono contento che qualche giorno fa il sottosegretario di Stato agli Affari esteri Stefania Craxi abbia detto che sia necessaria una riforma del sistema doganale. Che ha già fatto molto: penso al pre-clearing, agli accordi doganali Genova-Tianjin, solo per fare qualche esempio. Però, la mancanza di armonizzazione a livello nazionale è evidente non solo nell'operatività degli uffici doganali ma anche nella duplicazione dei controlli che rallentano lo svincolo delle merci nei nostri scali e che sono tra le cause principali del fenomeno di distor-



Piero Lazzeri, presidente di Fedespedi

sione dei traffici verso altri porti e altre dogane. Nel frattempo, bisogna ridurre la discrezionalità, aprire lo sportello unico, insistere, come già si sta facendo, sulla "qualità" più che sulla "quantità" delle verifiche».

**Dal governo un cenno a una possibile riforma doganale. Ma intanto, in Senato si discute la legge sul "made in Italy".**

«Mi è piaciuto come il direttore delle dogane Peleggi ha definito questo ddl: "bizzarro". Termine appropriato. Per una volta, da spedizione, sono completamente d'accordo con le dogane. Il controllo al 100 per cento della merce non serve a niente. Se non a far chiudere i porti italiani e l'economia che gira intorno a queste infrastrutture».

**A. GUA.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Camion rubati  
sequestrati in porto**

**DUE CONTAINER** stoccati in porto alla Spezia che contengono componenti di camion rubati sono al centro di un'inchiesta dei carabinieri di Rieti che ha portato all'arresto dei componenti di un'associazione per delinquere finalizzata ai furti, alla ricettazione e al riciclaggio. La merce doveva arrivare in Egitto. Lì i camion avrebbero dovuto essere ricomposti. Oggi, a Rieti, una conferenza stampa con i dettagli dell'operazione.

LA DENUNCIA DEGLI SPEDIZIONIERI

# Caro verifiche, Italia penalizzata

In attesa dei controlli, le soste in porto costano dieci volte più che in Nord Europa

ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** Zero soldi, poche infrastrutture, un sistema doganale che pur avendo fatto passi da gigante avrebbe bisogno da anni di una riforma strutturale. Tempi duri per i porti italiani, specie da quando in Parlamento è cominciato a girare il disegno di legge sul "made in Italy" (firmato Reguzzoni-Versace, a breve in discussione al Senato) che mortifica gli scali degradandoli a semplici luoghi di ingresso per la merce contraffatta. Eppure, i dati dell'Agenzia delle dogane dimostrano l'esatto contrario: la merce taroccata raggiunge l'Italia perlopiù dal Nord Europa.

Però, secondo una ricerca condotta da Fedespedi, l'associazione che in Italia riunisce le case di spedizione internazionali, non sono solo controlli più facili e ferrovie ipertecnologiche a favorire i porti del "North Range". C'è anche una seria questione di costi. Sì, perché nei porti di Anversa, Rotterdam e Amburgo, far uscire un container sottoposto a verifica doganale dal porto costa allo spedizioniere dai 140 ai 180 euro. Nei porti italiani, questa cifra lievita fino a una forbice che va dagli 850 ai 900 euro. Inoltre, l'importatore che sdogana le merci in Italia, in caso di verifica, spende mediamente circa 2.500 euro per singolo contenitore in più rispetto alla stessa procedura di sdoganamento e verifica effettuata ad Amburgo e Rotterdam.

Tentiamo di capire perché. Da Fedespedi dicono di aver preso dati di prima mano forniti da operatori

iscritti che lavorano sia in Nord Europa, sia in Italia. Ora, sulla base di questi dati, al costo medio per controllo a contenitore (appunto, i 140-180 euro del Nord Europa che diventano 850-900 in Italia) va sommato il costo giornaliero - sempre a contenitore - di stazionamento nei porti. In Italia, questo costo è di 250 euro, per un periodo medio di permanenza in porto che è di 7 giorni, sempre nel caso in cui il container inciampi nella verifica doganale. Risultato: 2.600-2.650 euro. Al Nord, il costo è di 100 euro, per un periodo di permanenza in porto di un giorno. Risultato: 240-280 euro. Morale, abbiamo dai 2.300 ai 2.500 euro di differenza. Dieci volte meno rispetto all'Italia.

E questi non sono gli unici risultati che emergono dalla ricerca Fedespedi. Se infatti da un lato c'è la questione dei costi, dall'altra il dossier Fedespedi mette in evidenza il fatto che in Italia i controlli si fanno molto più che in nord Europa, confermando così quanto già dichiarato dal direttore dell'Agenzia delle dogane, Giuseppe Peleggi.

Facendo la media delle verifiche doganali effettuate sui singoli container in importazione e in esportazione, rispetto al numero complessivo delle merci e alle dichiarazioni doganali realizzate, viene fuori che in Italia vengono controllati 12 container ogni cento. Le medie dei porti del Nord Europa? Un container ogni

cento ad Amburgo. Nel porto di Rotterdam, su ogni cento container non arrivano a controllarne invece nemmeno uno: il dato infatti è di 0,80.

Le ultime considerazioni fatte nella ricerca di Fedespedi, sono relative alla metodologia di ispezione. E in effetti, bisogna tenere presente che in dogana c'è controllo e controllo. A volte la dogana fa un lavoro più approfondito, altre volte invece si limita a passare la merce attraverso lo scanner, un sistema che in linea di principio è simile a quello del controllo del bagaglio a mano in aeroporto.

Considerando la metodologia di verifica effettuata, in Italia oltre il 60 per cento è di tipo "approfondito" (apertura del contenitore, verifica effettuata sui singoli colli, riconsolidamento) contro il 50 per cento di Amburgo e Rotterdam dove il restante 50 per cento viene controllato attraverso scanner.

Un sistema, quello dello scanner, che sicuramente garantisce più velocità nei controlli, ma che all'atto pratico si rivela più inefficace sotto il profilo della contraffazione, perché se pure è in grado di identificare materiale infiammabile sospetto (come ad esempio una bomba) d'altro canto non potrà mai stabilire se una borsa ha la targhetta con scritto "made in Italy" pur essendo stata fabbricata alla periferia di Shanghai.

quarati@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL SECOLO XIX**

**2.600**

**euro per container da 20'**

Il costo che lo spedizioniere sostiene per un container sottoposto a verifica approfondita nei porti italiani

**240**

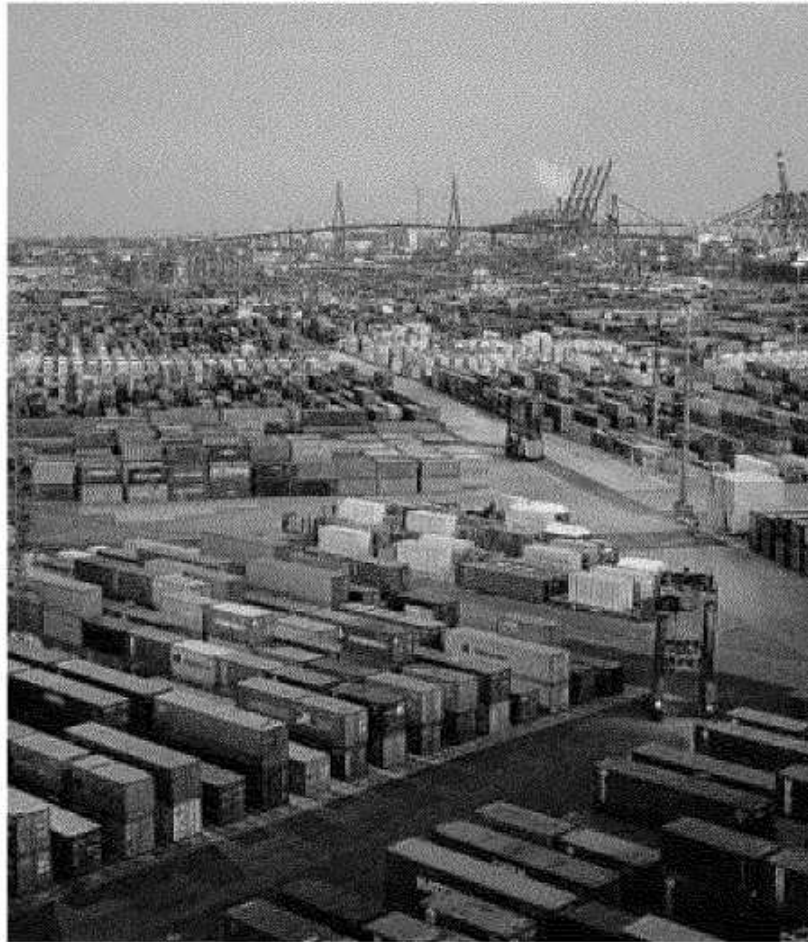
**euro per container da 20'**

Il costo che lo spedizioniere sostiene per un container sottoposto a verifica approfondita ad Anversa

**12**

**ogni 100**

I container che mediamente vengono controllati in Italia (a Rotterdam sono 0,80 ogni cento contenitori)



**Container a perdita d'occhio nei piazzali retrostanti il porto di Amburgo**

IL SECOLO XIX

## IL FUTURO DEL PORTO DI GENOVA

# UN BRUCO NELLA CITTÀ DEI "MANIMAN"

BRUNO MUSSO

**L'**articolo di Giorgio Carozzi "Genova lasci da parte i sogni" apparso sul *Secolo XIX* di venerdì sintetizza bene il pensiero del partito del "maniman", molto forte in città, che propone, per essere certi di non sbagliare, di stare sempre fermi e combattere qualsiasi idea nuova; così a forza di immobilismo sono sfuggiti i cambiamenti epocali che rendono impraticabile qualsiasi soluzione portuale tradizionale. Sarà bene ricordare che negli ultimi 40 anni il traffico europeo dei container è cresciuto di 70 volte, mentre la dimensione della nave è aumentata di 15 volte, per cui il trasporto si è concentrato in pochi grandi porti da 6-8 milioni di teu. Questa nuova dimensione ha permesso di minimizzare il nolo marittimo con collegamenti oceanici diretti e funge da calamita per razionalizzare l'uso del territorio. Nello stesso periodo anche il traffico del Nord Italia è cresciuto in analogia proporzionale (dai 100.000 teu di Genova del '70 ai 7 milioni attuali). Ma, invece di concentrarsi in un unico grande porto, si è sbriciolato su 8 porti del Nord Italia (che tutti insieme fanno metà del traffico di Amburgo) e su vari altri scali raggiunti via terra (principalmente dal Nord Europa). La scarsa potenzialità terrestre stradale e ferroviaria ha retto fino ad ora, grazie all'utilizzo di tutte le infrastrutture esistenti (soprattutto linee di valico), ma è ormai arrivata alla saturazione. Pertanto:

- Ogni singolo porto non può prevedere ulteriore crescita, perché oltre la soglia dei 2 - 2,5 milioni di teu il trasporto terrestre non regge.
- Gli scarsi quantitativi unitari fanno lievitare i noli marittimi: il nolo Singapore/Amburgo è più economico di quello Singapore/Genova e inoltre i collegamenti con i nostri porti sono più lenti perché meno frequenti e non diretti.
- La mancanza di un baricentro portuale ha impedito la "funzione calamita" per lo sviluppo razionale del Nord Italia che si è configurato invece a macchia di leopardo moltiplicando i trasporti terrestri (valutati oggi a oltre un miliardo di chilometri/anno) e di conseguenza l'inquinamento e i costi.

Questi elementi contribuiscono a far lievitare il costo logistico dell'Italia - rispetto all'Europa - di circa 3 punti di Pil. Ma per rimediare a questa pesante situazione le soluzioni portuali tradizionali non sono percorribili in quanto l'Italia, a differenza del Nord Europa, non ha fiumi navigabili con am-

pie pianure dove dedicare 5-10.000 ettari al servizio di ciascun porto. È necessario pertanto un salto qualitativo che permetta di coniugare gli alti fondali di Genova Voltri con la pianura in provincia d'Alessandria per mezzo di un tunnel dedicato ad alta potenzialità (il corrispondente di 1000 treni al giorno), vero e proprio nastro trasportatore continuo con potenzialità di 10 milioni di teu/anno. Diversi sono i vantaggi del porto così concepito; in primo luogo potrebbe far fronte al gigantismo navale con le future navi da 18.000 teu - gigantismo che già insidia i porti del Nord Europa per i limiti di navigabilità dei grandi fiumi come avvenne nel secolo scorso per il porto di Londra. Inoltre basterebbe la metà del risparmio del trasporto terrestre ottenuto per raggiungere la Provincia di Alessandria (40 euro a container) ad autofinanziare l'intera opera, mentre la copertura dei costi sarebbe possibile già a un terzo del traffico di regime. Ma il vero significato dell'opera è rappresentato dai risparmi indotti a livello di sistema-paese (oggi stimati in 500 euro a contenitore): cioè la riduzione dei noli (a seguito dell'aumento dei quantitativi unitari) e dei chilometraggi globali (per la razionalizzazione del sistema produttivo sul territorio), con un vantaggio superiore a 3 miliardi l'anno, cioè all'intero investimento.

BRUNO MUSSO è presidente dell'associazione operatori porto di Genova oltre Appennino

**SOLUZIONE**  
**Concentrare**  
**i traffici**  
**a Voltri fa**  
**risparmiare**  
**il sistema**  
**Paese**

**TROPPI PORTI**  
**L'Italia paga**  
**costi**  
**logistici**  
**più alti**  
**che il resto**  
**d'Europa**



## **Il “Cold Ironing” in porto a Genova**

Facendo riferimento al progetto di Cold Ironing per il porto della Spezia, auspico la realizzazione anche nel porto di Genova di questa infrastruttura che porterebbe ad un abbattimento considerevole degli inquinanti su Genova e dei rumori. Se inoltre questo progetto venisse realizzato in parallelo alle famose pale eoliche sulla diga foranea, si avrebbe il doppio vantaggio di aria pulita e produzione ecologica dell'energia.

Penso però che un progetto del genere sia troppo all'avanguardia per Genova e i benefici talmente rilevanti (anche in termini di immagine) che la sua realizzazione sia fuori dalla mentalità di questa città arretrata.

**ERNESTO BENZONI** E-MAIL

# I porti liguri decisi: sulle tasse decidiamo noi

G. G.  
ROMA

**R**ino Canavese, Lorenzo Forcieri e Luigi Merlo dicono la loro sulla misura contenuta nel decreto milleproroghe. Spiegano che non hanno aumentato le imposizioni fiscali quando potevamo farlo, e non ritengono neppure di abbassarle adesso. Infatti, secondo i tre presidenti delle autorità portuali, i profitti dei porti liguri sono serviti e serviranno per fare gli

investimenti senza i quali non potranno crescere.

**La presa di posizione.** E' chiara quindi la presa di posizione dei tre presidenti dei porti liguri dopo il via libera alla misura che prevede la possibilità di ridurre fino all'azzeramento i tributi portuali e di ancoraggio per l'anno in corso e per il 2011, contenuta nel decreto milleproroghe. "Noi non abbiamo aumentato le tasse quando potevamo farlo, ma non riteniamo neppure di abbassarle in questo frangente.

Gli utili generati dai porti liguri sono serviti e serviranno per fare gli investimenti senza i quali non potranno crescere".

Rino Canavese, presidente dell'Autorità portuale di Savona, Lorenzo Forcieri, presidente dell'Autorità portuale della Spezia, e Luigi Merlo di quella di Genova, hanno ribadito compatti il loro dissenso nei confronti di una misura governativa che rischierebbe di bloccare la strategia di investimenti che punta al necessario potenziamen-

to delle infrastrutture portuali. Se applicata, infatti, secondo i tre presidenti metterebbe in difficoltà la competitività della portua-

lità italiana rispetto ai mercati internazionali.

**Senza autonomia finanziaria non si va lontano.** "Con l'autonomia finanziaria ancora al palo e senza finanziamenti, è stato affermato da Canavese, Forcieri e Merlo, è impossibile pensare ad una crescita dei porti e ad avere un ruolo più incisivo nel panorama economico europeo".

# Per la ripresa servono nuove infrastrutture

*Il mondo finanziario al Forex di Napoli ha dato la ricetta per agganciarsi al cambio di marcia: "Ma occorrono regole certe"*

**GIOVANNI GRILLI**  
ROMA

**D**avanti a 400 operatori finanziari riuniti a Napoli nel 16esimo congresso del Forex, Corrado Passera (Intesa Sanpaolo), Alessandro Profumo (Unicredit group), Francesco Gaetano Caltagirone (Caltagirone spa), e Donato Masciandaro (dipartimento di economia dell'università Bocconi), hanno illustrato la loro ricetta: investimenti in infrastrutture e regole certe per fare ripartire la crescita in Italia.

I banchieri e gli imprenditori sono pronti a firmare per non farsi trovare impreparati quando l'economia ritroverà il sentiero dello sviluppo.

**SEGUE A PAGINA 2**



CORRIERE DEI TRASPORTI

# Investimenti in infrastrutture e regole certe per la ripresa

*Il mondo finanziario al Forex di Napoli. Profumo (Unicredit): "Trieste e Genova porte dell'Italia"*

GIOVANNI GRILLI  
ROMA

**D**avanti a 400 operatori finanziari riuniti a Napoli nel 16esimo congresso del Forex, Corrado Passera (Intesa Sanpaolo), Alessandro Profumo (Unicredit group), Francesco Gaetano Caltagirone (Caltagirone spa), e Donato Masciandaro (dipartimento di economia dell'università Bocconi), hanno illustrato la loro ricetta: investimenti in infrastrutture e regole certe per fare ripartire la crescita in Italia. I banchieri e gli imprenditori sono pronti a firmare per non farsi trovare impreparati quando l'economia ritroverà il sentiero dello sviluppo.

**Recuperare il ritardo accumulato in decenni.** "Per recuperare il ritardo infrastrutturale servirebbero quaranta o cinquanta miliardi di euro per sei o sette anni - ha detto Passera nel convegno napoletano -. Sembrano cifre enormi, ma non lo sono considerando che ci sono

soldi già stanziati ma non spesi, soldi disponibili da parte dei privati e finanziamenti europei".

Punta sulle infrastrutture anche Caltagirone: "Nel nostro Paese i bisogni reali sono soprattutto presenti nelle infrastrutture". Quindi più velocemente si realizzano queste opere più "rapidamente si esce dalla crisi". L'imprenditore scommette su due settori con grandi potenzialità: energia e nucleare, per rendere il Paese meno dipendente "dall'energia importata".

**Capitali privati, mano pubblica.** E se i finanziamenti privati sono indispensabili, le grandi opere non possono partire senza l'intervento pubblico. "Il problema non è se il capitale pubblico o quello privato siano buoni o cattivi - ha detto Profumo -, ci sono alcune opere che senza le partnership pubblico-privato non si faranno mai". Il problema, semmai, del rapporto con l'amministrazione pubblica è la velocità dei processi decisionali. Su questo, Caltagirone ha denun-

ciato la frammentazione dei processi autorizzativi in Italia che bloccano gli investimenti, ha difeso il ruolo delle banche che si assumono "rischi straordinari" nel finanziare il sistema e ha sottolineato la necessità del capitale pubblico per finanziare le infrastrutture: "Senza non avremmo l'autostrada in Italia", ha spiegato.

**Necessarie regole certe e unico mercato finanziario Ue.** Per mettere mano a un processo decisionale farraginoso ci vogliono regole certe. Masciandaro è convinto che una delle cause dello scoppio della crisi negli Usa sia stata una eccessiva deregolamentazione, accompagnata da una politica monetaria lassista. Ecco perché, ha detto, "in Europa dobbiamo cominciare a ragionare su un unico mercato finanziario europeo, ma soprattutto su una unica vigilanza comunitaria".

Dal canto suo, Passera ha affermato che "le regole le fanno le autorità, ma le banche devono fare i con-

ti con uno scenario ancora difficile". E ha elencato le tenaglie che schiacciano il sistema bancario dai volumi calanti, agli spread ai minimi livelli, al costo del rischio al massimo, all'elevata tassazione. "In questo scenario, ottenere profitti stellari è improbabile. Ci stiamo impegnando molto per garantire adeguati ritorni ai nostri azionisti, ma è probabile che resteremo impigliati nella morsa sicuramente quest'anno e parte del prossimo anno".

Tuttavia, "non abbiamo chiuso l'ombrello del credito che ha tenuto - ha aggiunto Passera - proprio nella fascia delle piccole e medie imprese, con una quantità di accordato di 62 miliardi di euro non ancora utilizzato. La cosa che noi vogliamo di più è finanziare, fare credito". E per farlo, ha ricordato l'ad di Ca' de Sass, Intesa Sanpaolo ha scelto la strada della Banca dei Territori, con vantaggi del radicamento locale coniugato alla forza della grande banca nazionale e internazionale. "E' la strada che

stiamo percorrendo da tempo e nella quale crediamo molto e vogliamo continuare a investire".

**Ma la specializzazione non va posta in soffitta.** Va bene essere vicini al territorio, "ma la specializzazione serve", secondo l'ad di Unicredit. Il quale ritiene che bisogna abbandonare "la visione mitica del direttore di filiale che sa fare tutto". E, "uscendo dalla mitologia", ribadisce con chiarezza che "la specializzazione è una cosa che serve".

Perché "capire cosa succede nei territori è un mestiere, così come conoscere i clienti è fondamentale e è un altro mestiere. Ognuno ha la sua specificità".

**Il parere di Profumo su Trieste e Genova.** "Quello che abbiamo in mente non è un progetto a favore o contro qualcuno. È un grande piano per Genova, per Trieste e per il Paese. Le infrastrutture sono una grande opportunità di crescita, ma per realizzarle servono forti

---

investimenti". Così Alessandro Profumo in una recente intervista al Secolo XIX.

Profumo che era stato chiamato in causa da chi, in Liguria, vedeva un impegno troppo forte di Unicredit nel nordest, trascurando le infrastrutture di ponente.

**Le paure delle comunità territoriali.** Ma le rassicurazioni del banchiere sull'impegno nei confronti delle due "porte naturali" dell'Italia (Genova e Trieste), non soddisfano il nordovest. Il presidente dell'Autorità portuale di Venezia Paolo Costa afferma che "l'idea (di Unicredit) dei porti corridoio è sballata, così come dieci anni fa era sbagliata l'idea dell'Italia come piattaforma logistica del Mediterraneo".

Invece, per il sindaco di Genova Marta Vincenzi, "è necessario passare dalla fase dei convegni a quella pratica. Insomma, capire quando e quanto Unicredit vuole investire sulle infrastrutture di corridoio per Genova".

# Un porto per battere la concorrenza

*Progetto per un terminal di collegamento nell'Alto Adriatico*

GIOVANNI GRILLI  
ROMA

Un progetto per un terminal che connetta l'Alto Adriatico con il sistema di navigazione interna. Servirebbe container e autostrade del mare. Inoltre, darebbe un vantaggio competitivo dei territori del nordest italiano e della zona adriatica rispetto a quella tirrenica della Penisola.

Dopo la presentazione dell'ambizioso progetto di terminal container tra Trieste e Monfalcone, un'altra iniziativa è stata annunciata per l'Alto Adriatico. Si tratta di un terminal off shore che dovrebbe sorgere a una ventina di chilometri dalla foce del Po di Levante e che vorrebbe competere addirittura con i porti del Nordeuropa. Il progetto è stato presentato dalla Regione Veneto, Consorzio per lo sviluppo del Polesine e Unione di Navigazione Interna Italiana.

**Tempi e costi.** Il costo dell'opera ammonta a 700 milioni di euro e il tempo di realizzazione previsto è di cinque anni. "L'Alto Adriatico può e deve diventare riferimento per le autostrade del mare nel Mediterraneo e possiamo battere la concorrenza del versante tirrenico. Noi siamo direttamente collegati all'Est europeo e alla Mitteleuropa, loro per arrivarci devono passare attraverso la Svizzera", ha dichiarato Renato Chisso, assessore regionale ai La-

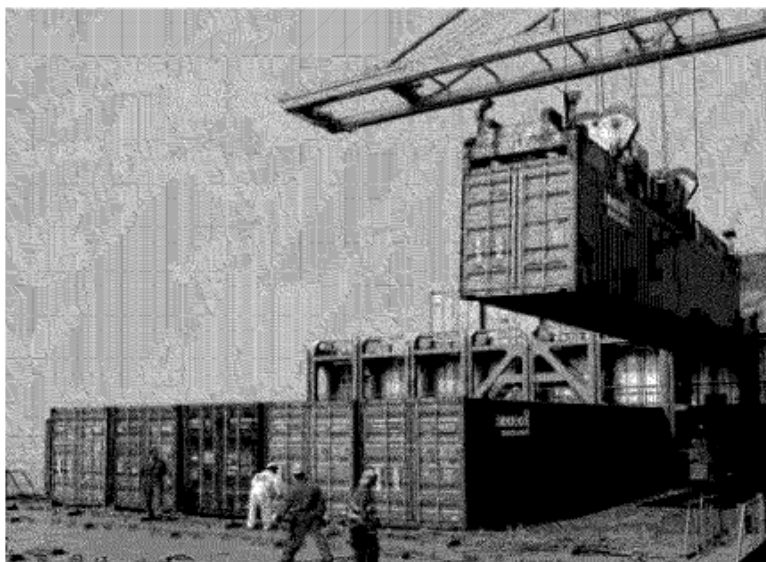
vori pubblici.

**Il progetto ambizioso.** Secondo gli estensori, il terminal sorgerà in una zona dove i fondali sono profondi 24 metri, consentendo l'attracco delle portacontainer post-panamax. I container scaricati dalle navi verranno movimentati in un'area di 60 mila metri quadrati, dove i contenitori saranno smistati per altri porti marittimi dell'Adriatico settentrionale o per quelli fluviali di Rovigo e Cremona, attraverso il Canalbianco.

La proposta è frutto della collaborazione tra pubblico e privati in questo caso rappresentati da Adria Infrastrutture, Interporto di Rovigo, Mantovani Costruzioni, Teleporto Adriatico. La struttura logistica

sarà ancor più mastodontica e avrà una superficie complessiva di 60 mila metri quadrati, dove i container verranno suddivisi per essere inviati ai porti marittimi del comprensorio (Chioggia, Venezia, Monfalcone, Trieste, Capodistria Fiume) e a quelli fluviali di Rovigo e Cremona, valorizzando anche gli approdi minori lungo l'asta del Canalbianco, con ingresso sulla foce del Po di Levante, servito da una banchina lunga 220 metri ed estesa 25 mila metri quadrati realizzata nella vicina Ca' Cappello. Questo sistema a regime dovrebbe garantire lo smistamento di un milione e mezzo di tonnellate, equivalenti a 58 mila autotreni in meno

sulle strade del Nordest: un alleggerimento ulteriore, dunque, per la Tangenziale di Mestre. L'operazione richiederà un investimento complessivo superiore ai 700 milioni di euro. Nello specifico 660 milioni andranno per la struttura in sé, 40 per la realizzazione degli impianti, 14 per i generatori per le necessità energetiche, 8 per i mezzi di servizio che garantiranno il trasbordo delle merci ai porti che, nell'ottica delle sinergie, svilupperanno ciascuno una propria specifica vocazione. Tutto questo dovrebbe generare 200 posti di lavoro per la costruzione, 145 per la gestione e 400 nell'indotto.



CORRIERE DEI TRASPORTI

# Traffici di container in ripresa

*Lo evidenziano i dati stilati dall'Elaa. Molto bene Hong Kong e Singapore*

**DANIOLA OLIMPIERI**  
ROMA

I più recenti dati sui traffici marittimi containerizzati raccolti dall'Elaa (European liner affairs association), l'associazione di armatori dei servizi di linea, evidenziano un rialzo dei volumi trasportati su alcune delle principali rotte a fine 2009. Infatti, lo scorso dicembre sono stati registrati aumenti del 9,5% dei volumi trasportati sulla relazione westbound e del 47% su quella eastbound. In particolare, è stato registrato un +9,5% del traffico sulla relazione westbound dall'Asia all'Europa, che è stato di oltre 1.105.195 teu rispetto a 1.009.632 teu nel dicembre 2008. L'ultimo bimestre del 2009 è stato l'unico periodo dell'anno in cui sono stati totalizzati incrementi mensili del traffico. Ancor più accentuato (+47%) è stato l'aumento dei volumi registrato nella relazione eastbound Europa-Asia lo scorso dicembre, mese nel quale il traffico è stato pari a 543.286 teu.

Sottolineando come il dato di dicembre evidenzia una ripresa del traffico, la stessa Elaa ha tuttavia precisato che tale crescita è relativa ai volumi registrati nel dicembre 2008, mese in cui il traffico marittimo aveva subito il fortissimo impatto negativo della recessione mondiale.

**Hong Kong.** Il porto di Hong Kong, così come Singapore, ha iniziato il 2010 con una decisa accentuazione del traffico dei container. Tuttavia, come per Singapore, la sensibile crescita del traffico containerizzato registrata da Hong Kong è effetto principalmente della comparazione con i volumi movimentati dallo scalo tra la fine del 2008 e l'inizio del 2010, periodo nel quale il traffico aveva subito l'impatto negativo più marcato generato dalla recessione economica mondiale.

Inoltre, se per Singapore il volume movimentato nel gennaio 2010 rappresenta un incremento del 18,1 per cento sul gennaio 2009, una flessione del 5 per cento sul gennaio 2008 e nuovamente un incremento del 7,5 per cento sul gennaio 2007, per il porto di Hong Kong bisogna giungere al 2004 per registrare un incremento percentuale rispetto agli anni antecedenti la crisi economica.

**Cosco Pacific.** Lo scorso mese il traffico dei container nei terminal del gruppo cinese Cosco Pacific è stato pari a 3.808.000 teu, con una progressione del 19,7 per cento rispetto a 3.181.400 teu movimentati nel gennaio 2009 (il dato del gennaio dello scorso anno non include i

252.200 teu movimentati dalla Dalian port container co, poi uscita dal gruppo). Nel gennaio 2008 i terminal di Cosco Pacific avevano movimentato 3.386.500 teu (3.615.200 teu incluso il traffico di Dalian port container co).



Traffico di container in ripresa nelle rotte mondiali

**IL SECOLO XIX**



**SCONTRÒ SUI COSTI  
ARIA DI DIVORZIO  
TRA MSC E VALENCIA**

QUELLO di Valencia è il porto spagnolo che ha retto meglio la crisi del 2009: 3,65 milioni di teu e +1,44 per cento rispetto all'anno precedente. Ma il 2010 rischia di essere un anno nero, se la compagnia Msc deciderà di lasciare lo scalo dove dal 2006 gestisce un terminal

**FINANZIAMENTI  
UASC, 275 MILIONI  
PER ALTRI TRE GIGANTI**

LA COMPAGNIA ARABA Uasc ha ottenuto da un consorzio di banche guidato da Qatar National Bank una linea di credito di 275 milioni di dollari per finanziare le ultime tre portacontainer da 13 mila teu delle nove ordinate ai cantieri Samsung nel 2007 per 1,5 miliardi di dollari

# La strategia verde dello shipping

## *Slow trip, cool ironing e anche nuove navi*

DANILA OLIMPIERI  
ROMA

“Chi va piano va sano e va lontano”, recita un vecchio detto polare, che sembra essere stato adottato dal settore navale. Infatti oggi molte navi, nel percorrere le lunghe tratte transoceaniche, impiegano più tempo di quanto impiegavano nel 2007. Questa nuova tendenza si chiama *slow trip*, una moda che porta alla riduzione dei consumi e a un maggiore rispetto dell'ambiente. Grazie alle velocità di viaggio ridotta si può arrivare a risparmiare carburante fino al 30%, tagliando in modo significativo le emissioni di gas serra. Lo *slow trip* è una pratica abbastanza diffusa nel turismo verde, ma non era mai stata affiancata al trasporto navale. La Maerskline si è aggiudicata, con la Ebba Maersk, una delle navi container più grandi del mondo, il nastro azzurro dello *slow trip*.

“Prima ci domandavamo solo quanto ci sarebbe costato il viaggio e in quanto tempo saremmo arrivati - ha spiegato Soren Stig Nielsen, responsabile ambiente della società -. Ora ci si chiede anche quanto costa in termini di Co2”. Il gruppo Maersk ha quantificato nel 30% i tagli di carburante degli ultimi due anni alle sue navi, cominciati quando il prezzo del petrolio

era balzato a 145 dollari al barile. Meno velocità vuol dire meno consumi e meno emissioni nocive si disperdono nell'atmosfera.

Da qui, la *slow strategy* nel settore navale sta lentamente prendendo piede: al momento sono più di 220 le navi che viaggiano alla velocità di 20 nodi rispetto a quella standard di 24 o 25. Poche altre seguono il modello *superslow* delle Maersk: 12 nodi. Un prezzo da pagare c'è: oggi un viaggio di una portacontainer dalla Germania al Guangdong dura in media una settimana in più rispetto a due anni fa. Ma i benefici per l'ambiente potrebbero ripagare i ritardi nella consegna dei beni.

Attualmente i dati sulle emissioni del settore marittimo sono discordanti. Secondo il Rapporto Stern, diffuso in Gran Bretagna qualche anno fa, la circolazione dei beni via mare produrrebbe solo l'1,75% di anidride carbonica rispetto al 10,5 del trasporto su terra. Ma nuove ricerche, come quella dell'Environmental defense fund americano sostengono che le emissioni prodotte dalle navi equivalgono a quelle di 7,8 milioni di auto nuove. E si tratta di uno studio centrato solo sul porto Usa di Charleston, South Carolina, quantifica in 81 milioni di dollari all'anno i costi per la salute.

Il settore navale comun-

que sta facendo passi importanti verso la sostenibilità, basti pensare che, di recente il World shipping council, che raggruppa il 90% dell'attività dei container a livello mondiale, ha presentato una proposta all'Organizzazione marittima internazionale per ridurre le emissioni di Co2 nel settore che prevede norme applicabili a tutte le navi future e norme di gestione per il naviglio esistente. In caso di mancato rispetto di tali norme, le navi saranno sottoposte ad una tassa che andrà ad alimentare un fondo in favore

della ricerca e delle iniziative per la riduzione delle emissioni. In particolare il World shipping council ha anche proposto delle normative per la progettazione delle nuove imbarcazioni in modo da contribuire al raggiungimento della riduzione dell'inquinamento puntando a ottimizzare il rendimento, proprio come si sta facendo nel settore auto.

Anche i porti stanno facendo la loro parte in favore dell'ambiente, infatti sempre più terminal in tutto il mondo stanno installando sistemi di *cool ironing*, che prevedono dei sistemi di produzione di energia da fonti rinnovabili per consentire alle navi in porto di poter spegnere i motori di bordo grazie ad un collegamento alla rete elettrica di

terna, in modo da ridurre le emissioni inquinanti nei porti.

Una partita importante per ridurre le emissioni si gioca anche nel settore cantieristico, grazie alla progettazione di nuove navi con criteri che consentano di ottimizzare i consumi. A tal proposito la Samsung heavy industries ha annunciato l'intenzione di costruire navi 'verdi' a partire dal 2015, con emissioni di gas serra inferiori del 30% rispetto alle attuali costruzioni. Il progetto dei coreani prevede in particolare la costruzione di uno scafo in grado di ottimizzare il consumo di carburante, e sviluppare diverse tecnologie che potranno migliorare l'efficienza energetica della nave, soprattutto strumenti per la combustione a bassa temperatura, in grado di ridurre i gas serra.

# Container, nonostante tutto ci sono spiragli

DANILO OLIMPIERI  
ROMA

La flotta internazionale dei container ha subito una forte riduzione nell'ultimo anno e ora si teme che nel 2010 potrebbe addirittura fermarsi. Secondo il bilancio annuale della Textainer group, uno dei principali noleggiatori

di contenitori del mondo, la riduzione nella produzione di container è stata immediata, infatti molti armatori hanno dovuto ritardare o annullare gli ordini di portacontainer piazzati negli ultimi anni.

Dai tre milioni costruiti in media ogni anno nel mondo fra il 2004 e il 2008

si è passati quasi a zero fra l'ultimo trimestre del 2008 e la fine del 2009. Nel 2010 si prevede una produzione mondiale compresa fra i 600 mila e il milione di container. "Con questa riduzione anticipata nella produzione - ha spiegato ...

segue a pagina 4



## La produzione di container è in caduta libera, il settore non naviga in buone acque

*Ma ci sono segnali di una possibile ripresa: gli ultimi dati sono positivi*

A. D.  
ROMA

La flotta internazionale dei container ha subito una forte riduzione nell'ultimo anno e ora si teme che nel 2010 potrebbe addirittura fermarsi. Secondo il bilancio annuale della Textainer group, uno dei principali noleggiatori di contenitori del mondo, la riduzione nella produzione di container è stata immediata, infatti molti armatori hanno dovuto ritardare o annullare gli ordini di portacontainer piazzati negli ultimi anni.

Dai tre milioni costruiti in media ogni anno nel mondo fra il 2004 e il 2008 si è passati quasi a zero fra l'ultimo trimestre del 2008

e la fine del 2009. Nel 2010 si prevede una produzione mondiale compresa fra i 600 mila e il milione di container. "Con questa riduzione anticipata nella produzione - ha spiegato in una nota Textainer - la flotta mondiale di contenitori potrebbe diminuire ancora nel 2010, aiutando a mantenere in equilibrio la bilancia fra domanda e offerta o provocando una

mancanza di container sul mercato".

Per i produttori il 2009 è stato dunque un anno drammatico. La lunga crisi ha portato al licenziamento del 60 per cento della manodopera, riducendo la capacità produttiva nel caso di un eventuale ripresa dei traffici nel 2010. Si stima che, a causa della mancata produzione e delle rottamazioni, la flotta mondiale si sia ridotta nel 2009 di circa il 4 per cento. Gli ultimi dati però segnano un'inversione di tendenza, infatti secondo Alphaliner dall'inizio dell'anno le portacontainer in disarmo per mancanza di impiego sono diminuite in maniera consistente. Le navi ferme, che nell'ultimo trimestre del 2009 erano superiori all'11% della flotta, sono scese a gennaio di una cinquantina di unità.

Inoltre alcune compagnie in difficoltà, come Hapag Lloyd e Cma-Cgm, hanno registrato negli ultimi mesi un ritorno al profitto, grazie ad una combinazione di riduzione della flotta, all'aumento dei noli ed alla leggera crescita dei

volumi.

Notizie incoraggianti arrivano anche dall'European liner affairs association di Bruxelles, secondo cui i traffici westbound, provenienti dall'Asia e diretti in Europa sono cresciuti del 9,4 per cento a dicembre 2009 rispetto allo stesso mese del 2008. È il secondo mese in positivo su questa rotta dopo il +2,5 per cento di novembre. Anche il mensile Global port tracker, nel suo rapporto periodico sui traffici Usa, prevede che le importazioni nei porti dell'East e della West coast cresceranno del 25 per cento nel primo semestre del 2010 rispetto allo stesso periodo del 2009, da 5,9 milioni a 7,4 milioni di teu.

## *La Genova Industrie Navali vince due cantieri a Marsiglia*

■ 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 dei Cantieri T. Mariotti, ha infatti vinto la gara per la gestione di due imponenti bacini per le riparazioni navali a Marsiglia in precedenza operati dalla Union Naval Marseille, una società posta in liquidazione circa un anno fa. «Abbiamo anche trovato un accordo con i sindacati ai quali abbiamo garantito l'assunzione diretta di 60 persone», ha annunciato Marco Bisagno, al quale fanno capo i Cantieri T. Mariotti insieme a Paolo Zanetti. «A Marsiglia troviamo quello che a Genova non possiamo avere, cioè 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», ha aggiunto. Niente concorrenza con Genova, però, che rimarrà centro direzionale del gruppo e che lavorerà in maniera complementare sia con Marsiglia sia con San Giorgio di Nogaro, in Friuli, dove oggi vengono prodotti gli scafi delle navi da crociera di Seabourn Cruises, il cui allestimento viene successivamente ultimato nel capoluogo ligure. «Siamo già partiti con un'azione commerciale che riguarda le varie strutture e i marchi di Genova Industrie Navali», ha spiegato Ferdinando Garrè, amministratore delegato del cantiere San Giorgio del Porto. «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. Il fatturato del cantiere nell'esercizio passato è stato di circa 50 milioni». Il valore della produzione di Genova Industrie Navali si aggira invece sui 250 milioni a fronte di un patrimonio netto di oltre 60 milioni. (riproduzione riservata)

*Nicola Capuzzo*

**L'industria**

Già tre le commesse del 2010

## Fincantieri riparte dopo le due Princess arriva l'altra Oceania

**T**ERZO ordine nel 2010 per Fincantieri: dopo la commessa di due navi da crociera per Princess Cruise (gruppo Carnival), la compagnia Oceania Cruises ha confermato l'opzione per una seconda nave da crociera di lusso, gemella di quella in costruzione nel cantiere di Sestri Ponente. La nuova commessa vale oltre mezzo miliardo di euro. «Fincantieri ha saputo proporre contenuti tecnologici, innovazione, valore, capacità di offerta nei confronti dei clienti — ha spiegato il direttore corporate studi e strategie d'impresa Piercipriano Rollo — e questo è un premio a tutto l'indotto della nazione, che ha saputo affrontare questa sfida vincendola». Con queste nuove commesse, Fincantieri si è aggiudicata tutte le nuove navi da crociera che sono state ordinate, dal 2009, in tutto il mondo. «Questo carico di lavoro permetterà di mantenere la forza occupazionale che Fincantieri ha su tutto il territorio nazionale», ha proseguito Rollo.

**LA VERTENZA: LA COMPAGNIA MOVIMENTA NEL PORTO SPAGNOLO 600.000 TEU**

## Tra Msc e Valencia aria di divorzio

*Il diktat: «Prezzi troppo cari, diminuite i costi». Dockers nel mirino*

Quello di Valencia è il porto spagnolo che ha retto meglio la crisi del 2009: 3,65 milioni di teu e +1,44% rispetto all'anno precedente. Ma il 2010 rischia di essere un anno nero, se Msc deciderà di lasciare lo scalo dove dal 2006 gestisce un terminal. L'abbandono riguarderebbe, per cominciare, solamente il transhipment, che costituisce comunque una quota rilevante della sua attività. La compagnia marittima elvetica movimentata circa un quarto del traffico valenciano e il suo disimpegno costerebbe circa 600.000 teu, che sarebbero dirottati altrove: a Barcellona o in qualche grande hub mediterraneo come Tanger Med, Gioia Tauro o il Pireo.

Msc sta conducendo un braccio di ferro con la comunità portuale di Valencia per ottenere una riduzione del prezzo. Si sono innescati anche conflitti interni alla comunità locale, con la stampa che punta il dito sul costo della manodopera e i sindacati che fanno quadrato di fronte a una prospettiva di riduzione degli stipendi, contestando le cifre pubblicate dai giornali. Intanto il presidente dell'Autorità portuale, Rafael Aznar, fratello dell'ex primo ministro, cerca di porre una pezza annunciando una riduzione delle tasse portuali. E' una soluzione che viene discussa anche in Italia, ma proprio in Spagna un tentativo per introdurre misure di questo genere

sulle tratte interne verso le isole è fallito nelle scorse settimane per l'opposizione dell'Unione europea. Aznar ha chiesto anche ai lavoratori di fare la loro parte di sacrificio. Secondo il quotidiano "El País" il costo del lavoro sarebbe un terzo del prezzo del traffico di trasbordo. Il responsabile locale del sindacato Coordinadora, Rafael Besés, ha però replicato a questa cifra con una lettera in cui afferma che «è un errore attribuire al portuale il 70% del costo della nave in porto» e ricorda che nel 2009 il traffico è stato equivalente al 2008, ma ci sono state 60.000 giornate lavorative in meno, con relativo risparmio per le imprese.

A creare preoccupazione nello scalo spagnolo è stata la visita a fine gennaio del responsabile operativo di Msc International, Nicola Mastro. Mastro ha incontrato le categorie coinvolte nel ciclo portuale - portuali, rimorchiatori, ormeggiatori, terminalisti - lasciando a tutte lo stesso messaggio: i costi devono essere ridotti.

Nei giorni scorsi è arrivata una prima apertura del sindacato, attraverso le parole del presidente del pool di manodopera, o Apie, Pedro Vicente, che però non vuol sentire parlare di riduzioni di stipendio: «Siamo disposti a parlare con Msc. Vogliamo cercare nuove formule che convengano tanto alla compagnia quanto ai portuali valenciani».

**Alberto Ghiara**

**ANCHE LE NAVI DA CROCIERA NEL DECRETO ARGENTINO**



## Un permesso per le Falkland

**L**a nave da crociera "Star Princess" (nella foto) della compagnia americana Princess, è stata la prima ad approdare nella rada di Port Stanley, alle isole Falkland, dopo la ripresa delle tensioni tra Argentina e Gran Bretagna in merito a quest'area geografica.

Sulla base del decreto emanato dal presidente argentino Cristina Fernandez de Kirchner, tutte le navi che si trovano nella zona com-

presa tra la costa del Paese sudamericano e l'arcipelago delle Falklands hanno bisogno di un permesso per trovarsi in quell'area, nei confronti della quale l'Argentina avanza da anni delle rivendicazioni territoriali, dovute a questioni legati ai giacimenti petroliferi.

Il decreto, secondo gli osservatori, è destinato a peggiorare la già precaria situazione diplomatica con Londra.

**TRAFFICI NOTTURNI E MAZZETTE: COSÌ LE ISOLE MALESI SPARISCONO E CAMBIANO LE CORRENTI MARINE**

## **Singapore cresce sulla sabbia di contrabbando**

*La superficie della città-Stato è cresciuta del 20 per cento dal 1960*

**S**abbia a tutti i costi, anche per vie illecite.

Singapore, potenza economica mondiale, ma anche piccola città-Stato, ha bisogno di grandi quantità di sabbia per rubare chilometri al mare e, dopo il divieto all'esportazione imposto di recente in Indonesia, Vietnam e Cambogia, il commercio da anni florido si è trasformato in contrabbando con raid notturni, intrighi e mazzette.

La denuncia arriva dai giornali inglesi, che evidenziano anche il rischio ambientale derivante dal traffico.

«È una guerra per risorse naturali combattuta in segreto» ha detto Nur Hidayati, portavoce di Greenpeace Indonesia.

Secondo Hidayati, diverse delle piccole isole indonesiane potrebbero scomparire entro un decennio se il traffico non viene fermato.

Secondo gli ambientalisti, le navi singaporegne attraccano nei pressi delle isole indonesiane di notte.

Ci sono anche accuse di corrotti politici locali che non fanno niente



Il Brani container terminal, vicino al distretto finanziario di Singapore.

per combattere il problema.

E la scomparsa delle isole, affermano gli ambientalisti, cambia anche il corso delle correnti marine danneggiando la fauna locale.

Secondo stime degli stessi ambientalisti, almeno 300 milioni di metri cubici di sabbia all'anno sono trasportati dall'Indonesia a Singapore.

A essere corrotti non sono in ogni caso solo i politici e le autorità indo-

nesiane.

Lo scorso mese, 34 impiegati statali malesi sono stati arrestati per aver accettato mazzette per facilitare il trasporto di sabbia a Singapore.

Secondo alcune fonti, sarebbero almeno 700 i camion che ogni giorno trasportano sabbia dalla Malaysia a Singapore.

Quest'ultima ha aumentato la propria superficie di circa il 20 per cento dal 1960.

**«ALIMENTANO AL QAIDA»**

## **Yemen, giro di vite sui clandestini**

**I**l ministero dell'Interno yemenita ha ordinato la chiusura di ogni passaggio e il respingimento delle carrette del mare che quasi ogni settimana giungono sulle coste del paese cariche di immigrati clandestini somali. Per il partito governativo al-Mutamar, l'obiettivo di questa disposizione è quello di evitare l'infiltrazione nel paese di nuovi terroristi islamici. Nei giorni scorsi, infatti, i Giovani Mujahidin somali avevano promesso alla cellula locale di al-Qaida di inviare nel paese muovimiliziani islamici somali in supporto alle loro attività. Nei mesi scorsi, inoltre, a causa dell'estrema povertà in cui versano le migliaia di somali richiedenti asilo in Yemen, sono stati trovati numerosi miliziani provenienti dal Corno d'Africa tra le fila dei ribelli sciiti di Sada che combattevano per l'imam Abdel Malik al-Houthi dietro pagamento di denaro. Secondo stime ufficiali sono 170 mila i somali rifugiati nel Paese, ma fonti giornalistiche sostengono che siano 700 mila in tutto i somali presenti nello Yemen.

## **Brennero, il tunnel alla terza fase**

**E**ntra nella terza fase il tunnel ferroviario del Brennero che dovrebbe, entro il 2020, costituire l'infrastruttura fondamentale del corridoio Berlino-Palermo. Lo hanno detto i responsabili della Bbt, facendo il punto della situazione. Al momento, parallelamente allo scavo dei cunicoli pilota, si stanno allestendo i cantieri per la realizzazione delle gallerie vere e proprie che dovrebbe partire entro il 2012. Come ha detto l'ad di Bbt Ezio Facchin, con l'ultima finanziaria il governo ha stabilito l'iter dei finanziamenti che prevedono per il primo lotto dell'opera un intervento dello stato pari a 1,3 miliardi, oltre a finanziamenti dell'Austria e della Ue. Facchin ha risposto anche a domande su voci fatte circolare da amministratori di Autobrennero, che avevano paventato che fosse in pericolo la procedura di rinnovo della concessione alla società in cambio di un finanziamento del tunnel ferroviario con un tesoretto da 400 milioni accumulato apposta dall'A22. «La finanziaria e una successiva delibera del Cipe - ha chiarito Facchin - garantiscono il finanziamento».

INFORMARE

## **Assologista chiede un approccio alla security nei porti che tenga conto delle opportunità di crescita degli scali e dell'aspetto economico**

*L'associazione auspica che su questi aspetti vengano ascoltati anche gli operatori*

Assologista auspica un approccio al problema della security nei porti che tenga conto delle opportunità di crescita degli scali e dell'aspetto economico. Oggi l'associazione ricorda che «il 16 dicembre 2009, su richiesta delle associazioni di categoria tra cui Assologista, il Comitato Interministeriale per la Sicurezza Marittima (CISM) ha discusso il decreto 154/2009 del ministero dell'Interno che aveva sollevato molte preoccupazioni in quanto, in applicazione del decreto legislativo 144/2005 (cosiddetto decreto Pisanu), ridisegna le regole di security in ambito portuale. Nonostante la richiesta di sospensione degli effetti del decreto avanzata da tutte le componenti del CISM - spiega Assologista - ad oggi risulta che si sia optato per l'elaborazione di una circolare interpretativa, a cui i ministeri coinvolti stanno lavorando congiuntamente».

Pur esprimendo apprezzamento «per lo sforzo che si sta compiendo al fine di ridurre i potenziali effetti deflagranti che l'applicazione del decreto ministeriale 154/2009 potrebbe avere sulla security portuale, considerando le specificità del settore, le diverse tipologie di traffico, le disomogenee infrastrutture presenti sul territorio e la normativa internazionale applicabile», Assologista evidenzia alcuni elementi di preoccupazione sottolineati dai propri associati e, in particolare, dai terminalisti portuali. Innanzitutto le imprese portuali di Assologista ritengono che «la circolare interpretativa rappresenti uno strumento potente e flessibile», che tuttavia «potrebbe non essere idoneo per garantire un'applicazione coerente del decreto ministeriale in concorrenza con altra normativa previgente, anche di carattere internazionale»; inoltre ritengono necessario «che la circolare, oltre a chiarire i ruoli e le responsabilità delle diverse autorità che operano nel settore della security portuale, definisca in maniera precisa quando sia indispensabile l'uso di Guardie Particolari Giurate, in modo da impedire interpretazioni diverse sul territorio che possono determinare anche situazioni distorsive del mercato fra porti nazionali». Infine - osservano le imprese di Assologista - «la conferma degli esistenti Piani di security degli Impianti portuali, approvati dal 2004 ad oggi, non sarebbe sufficiente a superare le attuali preoccupazioni se i controlli dovessero essere affidati a Guardie Particolari Giurate, aggravando il gap di costo con gli altri porti comunitari ed extracomunitari e determinando ulteriori esuberi nell'ordine di molte centinaia di addetti tra il personale attualmente impiegato nei controlli».

Assologista ritiene quindi «che ogni intervento di revisione della security portuale, di nuovi controlli doganali finalizzati alla tutela del made in Italy fino al progetto Megaports, che dovrebbe consentire la verifica di tutti i container per accertare l'assenza al loro interno di materiale radioattivo (*inforMARE* del [22 dicembre](#) 2004, *ndr*), debba partire da un confronto anche con gli operatori che tenga conto di quanto questi aspetti siano fondamentali per la credibilità e la crescita del settore, ma anche della loro sostenibilità economica, particolarmente, nell'attuale congiuntura».

INFORMARE

## **Il 5 marzo a Bologna sarà avviato il progetto europeo Hinterport per lo sviluppo dell'intermodalità**

*Accordo quadro tra l'Interporto di Bologna e l'Interporto Campano di Nola*

Il prossimo 5 marzo sarà avviato ufficialmente il progetto europeo Hinterport con un meeting sul tema “Boosting cooperative intermodal freight clusters” che si terrà presso la Camera di Commercio di Bologna.

Il progetto, che raccoglie 17 partner europei e che è cofinanziato con 1,12 milioni di euro dall'Unione Europea nell'ambito del programma Marco Polo, ha l'obiettivo di offrire al mercato del trasporto intermodale, marittimo e terrestre stimoli, idee innovative, iniziative di business, modelli di cooperazione basati su approcci sinergici e soluzioni sostenibili ed efficienti. Ciò sarà realizzato costituendo una community di stakeholder dell'intermodalità che, sfruttando le rispettive conoscenze e competenze, lavoreranno per caratterizzare uno standard applicativo che sia anello di congiunzione tra le piattaforme logistiche interne (interporti) e i naturali sbocchi a mare (porti), attraverso la ricerca, l'analisi e l'applicazione di esperienze di successo che sottendono reti di trasporto intermodali concrete.

I partner del progetto Hinterpot sono le italiane Interporto Bologna (capofila), T.I.N. - Terminal Intermodale Nola, Autorità Portuale di Napoli, Italcontainer, Trieste Marine Terminal, le francesi Association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports, Epad Ouest Provence, le spagnole Fundación de la Comunidad Valenciana para la Investigación, Promoción y Estudios Comerciales de Valenciaport, Puerto Seco Azuqueca de Henares, Instituto Tecnológico del Embalaje, Transporte y Logística - ITENE, la slovena Luka Koper, la greca Akarport, le tedesche Deutsche GVZ - Gesellschaft mbH, Emons Spedition, la lituana Akcine Bendrove “Lietuvos Gelezinkeliai”, l'estone Tallinna Sadam e la belga Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

Il 5 marzo, in occasione dell'evento di apertura del progetto, sarà siglato un accordo quadro tra l'Interporto di Bologna e l'Interporto Campano di Nola che vedrà anche il coinvolgimento dell'Autorità Portuale di Napoli, il cui obiettivo, in linea con il progetto europeo, sarà quello di sviluppare, con il supporto di tool tecnologici, traffici intermodali sulla base di azioni di marketing innovative. Il corridoio nord-sud creato da tale collaborazione sarà un luogo di sperimentazione e confronto all'interno del progetto.

INFORMARE

## **In gennaio il traffico nel porto di Marsiglia è aumentato del 10%**

*Recupero in tutti i comparti merceologici*

Lo scorso mese il traffico delle merci nel porto di Marsiglia è cresciuto del 10% attestandosi a 7.166.000 tonnellate rispetto a 6.541.000 tonnellate nel gennaio 2009. Il comparto delle merci varie ha registrato un incremento del 21% a 1,2 milioni di tonnellate, di cui 817mila tonnellate di merci in container (+35%), 253mila tonnellate di carichi rotabili (-11%) e 161mila tonnellate di carichi convenzionali (+33%). Da rilevare come l'Autorità Portuale di Marsiglia, pur definendo come provvisori sia i dati statistici relativi al gennaio 2010 che quelli relativi al gennaio 2009, abbia sensibilmente rettificato le cifre relative al gennaio 2009 ridimensionando il volume di merci rotabili e incrementando quelli delle merci containerizzate: in particolare, i dati relativi al gennaio 2009 diffusi oggi mostrano una movimentazione che è pari a 607mila, 285mila e 122mila tonnellate per le merci in container, i rotabili e le merci convenzionali, mentre i dati relativi allo stesso mese comunicati nel febbraio 2009 erano rispettivamente pari a 563mila, 304mila e 120mila tonnellate.

Il traffico containerizzato in termini di box da 20 piedi è stato pari a 84.029 teu, con un incremento del 27% rispetto a 65.942 teu totalizzati nel gennaio 2009 (il dato del gennaio 2009 comunicato nel febbraio dello scorso anno era di 59.118 teu).

Il traffico di idrocarburi è stato di 4.931.000 tonnellate (+6%), di cui 2.004.000 tonnellate di greggio (+7%), 1.507.000 tonnellate di prodotti raffinati (+35%), 189mila tonnellate di GPL (-6%) e 360mila tonnellate di gas naturale liquefatto (-14%). Il traffico delle altre rinfuse liquide è ammontato a 274mila tonnellate (+42%).

Nel comparto delle rinfuse secche sono state movimentate 730mila tonnellate (+8%), di cui 274mila tonnellate di rinfuse siderurgiche (+49%), 407mila tonnellate di rinfuse polverose (-2%) e 49mila tonnellate di rinfuse agro-alimentari (-37%).

Il traffico dei passeggeri è stato di 62.000 unità (+5%), di cui 12.800 crocieristi (+210%) e 49.200 passeggeri delle linee regolari (-10%). Il dato complessivo dei passeggeri relativo al gennaio 2009 diffuso oggi è di 58.900 unità, mentre quello reso noto nel febbraio 2009 era di 62.000 unità.