

L'Italia vorrà decidersi per concreti interventi o vuole illusioni e poi... rimpianti tardivi ?

Per ora siamo solo alla presa di coscienza di questa incapacità di reggere il confronto con la concorrenza mediterranea e nordeuropea.

E capire che il blocco dello sviluppo infrastrutturale rischia di mettere i porti italiani ai margini del trasporto marittimo mondiale è già qualcosa.

Il grido d'allarme arriva infatti direttamente dal mondo delle imprese legate allo shipping.

Il primo avvertimento, un paio di mesi fa, di fronte al Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, lo lanciò il presidente di Confetra, la potentissima associazione che riunisce tutti gli operatori del trasporto e della logistica, Giuseppe Smeriglio, oggi direttore cargo delle Ferrovie dello Stato: "Noi cresciamo poco, gli altri corrono a due cifre", documentando, dati alla mano, la preoccupante fine della corsa italiana.

"Pensiamo solo ai progetti mentre gli altri realizzano le opere" ha replicato più recentemente Cecilia Battistello, amministratore delegato di Contship Italia, braccio tricolore del colosso tedesco Eurogate che in Italia controlla alcuni fra i principali terminal portuali italiani, da Gioia Tauro a La Spezia, da Cagliari a Ravenna fino a Livorno.

"Siamo a un bivio – ha detto– o cominciamo a crescere oppure rischiamo di non intercettare l'enorme flusso di traffico che nei prossimi anni invaderà il Mediterraneo".

Secondo i dati forniti dalla Contship, nei prossimi dieci anni, il numero di container provenienti dall'Asia sfiorerà il raddoppio.

Una crescita spaventosa che troverà sfogo proprio nel Mediterraneo, favorito anche dal potenziamento del canale di Suez.

"In costruzione ci sono già trecento full container di ultima generazione – ha proseguito la Battistello – già oggi ci sono unità che trasportano oltre seimila container, presto arriveranno quelle da otto e da novemila". Sarà, insomma, una vera e propria invasione di una flotta in cerca di approdi in Europa.

E ad accaparrarsi quelle navi saranno i porti più attrezzati, in grado di ottimizzare al meglio il percorso della merce, con un servizio efficiente in banchina, grandi retroporti per manipolare la merce e infrastrutture efficienti per inoltrarle fino alla destinazione finale.

"Se diamo un'occhiata attorno a noi c'è veramente da preoccuparsi – spiega Giuliano Gallanti, ex presidente del porto di Genova e da novembre alla guida di Espo, l'associazione dei porti europei – Barcellona ha addirittura deviato il delta di un fiume per fare spazio ai container, Rotterdam progetta il suo raddoppio, Marsiglia ha già stanziato investimenti per 1,2 miliardi di euro.

I porti italiani devono essere in grado di dare certezze al grande armamento internazionale, altrimenti la merce prenderà un'altra destinazione e i nostri porti torneranno ai confini dello sviluppo".

Dall'inserto "Affari e Finanza"
di Repubblica - 17 gen '05

GAZZETTA UFFICIALE

LEGGE 27 gennaio 2000, n. 16.

Ratifica ed esecuzione dell'accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale, con annessi, fatto A Ginevra il 19 gennaio 1996.

Le parti contraenti,

- Consapevoli della necessità di agevolare e sviluppare il trasporto internazionale per via navigabile in Europa,
- Sottolineando il ruolo rilevante del trasporto per via navigabile il quale rispetto ad altre modalità di trasporto interno presenta vantaggi economici ed ecologici,
- Convinte della necessità, (al fine di rendere più efficiente e vantaggioso per la clientela il trasporto internazionale in Europa per via navigabile), di instaurare un quadro giuridico istituendo un piano coordinato di sviluppo e costruzione di una rete di vie navigabili d'importanza internazionale, sulla base di parametri convenuti per le infrastrutture e la gestione,

Hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

Designazione della rete

Le Parti contraenti adottano le disposizioni del presente Accordo sotto forma di un piano coordinato per lo sviluppo e la costruzione di una rete di vie navigabili, di seguito denominata «rete di vie navigabili d'importanza internazionale» oppure «rete di vie navigabili E» che esse intendono applicare nell'ambito dei loro programmi appropriati.

Numero di via navigabile E

91-03 [Canale Padova-Venezia]

I Tratti di vie navigabili E che attualmente non esistono, ma che figurano in piani pertinenti di sviluppo delle infrastrutture, sono indicati fra parentesi quadre [-]

Articolo 3

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

CIAMPI, Presidente della Repubblica

D'Alema, Presidente del Consiglio dei Ministri

Dini, Ministro degli affari esteri

Visto, il Guardasigilli: Diliberto

Un documento storico e ancora valido

Venezia, 30 ottobre 1985

Comm. Claudio Galante
Presidente del Consorzio
Idrovia Padova - Venezia
VENEZIA

Oggetto: Attività del Consorzio.

...In merito alla richiesta di erogazione di un ulteriore finanziamento di L. 5.340.milioni, destinato al completamento delle opere progettate, debbo peraltro comunicarLe che la Giunta Regionale, dopo approfondito e ripetuto esame della situazione giuridica del Consorzio, è pervenuta alla decisione di assumere la gestione diretta dei lavori, dell'idrovia, nel quadro di una politica idroviaria più organica e integrata.

....In relazione a quanto precede la S.V. è pregata di mettere a disposizione dei competenti uffici regionali la documentazione amministrativa e tecnico-contabile "necessaria alla prosecuzione delle opere".

Nel ringraziarLa nuovamente per la preziosa opera svolta mi è gradita l'occasione per porgerLe i miei migliori saluti.

Prof. Carlo Bernini

La Regione Veneto è l'attuale responsabile degli im-pegni giuridicamente presi dal Presidente Bernini, a nome della Giunta, dopo "approfondito e ripetuto esame" (vedi lettera accanto).

Tali impegni non hanno scadenza, ma sarebbe assurdo che la Regione dopo la legge n. 16 del 27 Gennaio 2000, firmata da Ciampi e D'Alema, chiedesse una nuova Legge per non sentirsi impegnata a realizzare quanto già deciso e già completato con fondi nazionali oltre il 70%.

Di chi sarebbe dunque la responsabilità, anche sociale, per questa scandalosa INCOMPIUTA... di cui si parla non solo in Italia ma anche all'Estero ?

I porti italiani rischiano di perdere il boom asiatico

Riusciranno i nostri porti a intercettare l'invasione di container in arrivo dall'Asia?

Fra il 2004 e il 2015 la domanda di movimentazione dei container nel Mediterraneo crescerà di oltre il 75 per cento, passando dagli attuali 29 milioni di pezzi a 54.

Ma la concorrenza che si è già scatenata dentro il Mediterraneo rischia di lasciare le banchine italiane ai margini del business.

Mentre infatti Marsiglia raddoppia i suoi spazi, Barcellona devia il delta di un fiume per strappare nuove aree al mare e Valencia spende 1,2 miliardi per ampliare i terminal riservati ai container, l'Italia sembra correre con il freno a mano tirato.

Certo, Gioia Tauro continua a crescere, confermandosi lo scalo principe del Mediterraneo (oltre tre milioni di pezzi) e Genova si mantiene su livelli di competitività internazionali (1,6 milioni).

Ma la realtà è che ancora non si sono create le condizioni per essere alternativi ai concorrenti nordeuropei nella corsa alla conquista della merce proveniente dall'Asia.

Al luglio 2004 l'ordine affidato ai cantieri di costruzione era di 900 nuove navi portacontainer, per una capacità di 3,3 milioni di teus (unità di misura dei container), 200 delle quali superiori ai 7.500 teus.

Già oggi sono in navigazione unità da 8.500 teus e nel 2005 arriveranno le unità da 9.500. Ma a fronte di questi numeri, secondo un'indagine condotta dal gruppo Contship Italia, l'offerta di servizi

nei porti del Mediterraneo cresce a un ritmo inadeguato, solo il 7,4% annuo.

Il risultato sarà che nel 2010 il tasso di saturazione dei nostri porti arriverà a superare l'80 per cento della sua offerta e non sarà più in grado di far fronte alla crescente domanda di spazi.

Dall'inserto "Affari e Finanza"

di Repubblica - 17 gen '05

Le "AUTOSTRADE del MARE" del Mediterraneo avranno sempre più CHIATTE FLUVIO-MARITTIME

Le documentate previsioni qui sopra riferite nei due articoli di esperti non fanno che confermare che i porti del Mediterraneo saranno sempre più frequentati anche da chiatte fluvio-marittime, per lo smistamento dei Containers in arrivo o partenza dai porti Capo-linea dei grandi transatlantici internazionali.

Certamente di tali scali si serviranno i Paesi che usano già anche fiumi o canali navigabili con le loro chiatte da 2.000/5.000 tonnellate.

Anche l'Interporto di Padova (secondo in Europa) potrebbe servirsi di simili chiatte fino a quei Capo-Linea elencati sopra, senza costringere le sue merci, come oggi, a servirsi di treni-navetta o peggio ancora di un'infinità di autotreni inquinanti e pericolosi che intasano le nostre strade.

Ci congratuliamo con il Ministro Lunardi, che da tre anni va annunciando la formazione delle Autostrade del Mare anche attorno alla nostra Penisola, la più interessata da tali soluzioni !

Ci sentiamo di invitare i responsabili nazionali e regionali a comprendere tali prospettive e a decidersi di provvedere, prima che sia troppo tardi, a collegare con il mare:

- non solo PIZZIGHETTONE (dopo Mantova e Piacenza), con il PO, nel 2005;
- non solo ROVIGO, dopo aver adeguato nel 2003 i fiumi Fissero-Canal Bianco;
- non solo VERONA, con un canale programmato, ma neppure sulla carta;
- ma anche PADOVA con un Canale già realizzato al 70 per cento, che già fa da scolmatore (almeno in parte) delle acque piovane attorno a Padova.

Il Comitato pro Idrovia PD-VE

Il boom economico del Far East sconvolge il mercato della logistica. “In Laguna occasione già persa”

La Cina invade i porti ma Venezia resta fuori

Traffico di container, domanda al raddoppio. Zanardo: “Siamo drammaticamente in ritardo”

“Cerchiamo affannosamente di aggrapparci alle carrozze di coda”.

Parte il convoglio cinese e il Porto di Venezia rischia di trovarsi a terra.

Secondo alcune stime, la domanda cinese di movimentazione nei porti del Mediterraneo passerà dagli attuali 29 a 54 milioni di container in dieci anni.

Un'occasione che Venezia, uno dei più importanti “scali ponte” dell'Alto Adriatico, rischia di perdere.

Lo sostiene Damaso Zanardo, rappresentante del Distretto della portualità, intermodalità e logistica di Venezia e Treviso: “Il nostro territorio non è ancora pronto”.

Eppure basta puntare il compasso su Venezia segnando un raggio di 400 chilometri.

Quello che c'è dentro è il potenziale bacino di affari per l'Estremo Oriente: 40 milioni di abitanti a cui distribuire merce in arrivo dall'Asia.

Il vero problema è la diversa velocità di crescita.

Il porto di Venezia, attraverso le due società terminalistiche, Vecon Spa e Tiv Spa, che prevalentemente si occupano di Far East, ha registrato l'anno scorso una movimentazione di 42 mila teu (unità di misura dei contenitori) su 283 mila totali.

• Il porto di Shanghai - continua Zanardo, che ha partecipato alla recente missione italiana in Cina per proporre il territorio veneto come piattaforma dei servizi logistici - vanta 20 chilometri di banchine, ci lavorano 250 mila addetti, si movimentano fino a 900 mila teu di merce.

Siamo inadeguati per loro, che chiedono spazi per la movimentazione, maggiore organizzazione e un sistema intermodale che possa far fronte alle loro richieste.

Hanno cominciato facendo prima i porti, poi gli aeroporti e poi le stazioni.

Movimentano la loro merce e quella degli altri con un'enorme capacità logistica e una grande lungimiranza. Quel treno, insomma, l'abbiamo già perso”.

• Il Porto di Venezia, nonostante il suo “mimetismo” risulta per dimensione il più grande d'Italia con i suoi duemila ettari di superficie, 205 chilometri di rete ferroviaria interna, 70 chilometri di strade.

Un giro d'affari che nel 2001 era di 1250 milioni di euro, con più di 18 mila addetti (il maggior polo occupazionale della provincia di Venezia), 300 agenzie marittime di spedizione e 450 milioni di euro di investimenti previsti dal Piano operativo triennale.

L'obiettivo per il prossimo anno è quello di raggiungere i 300 mila teu, mentre i dati di ottobre 2004 parlano di un movimento di 398 mila tonnellate di merce industriale (lavorata) e 1.174.646 di merce commerciale (+10%).

Il Porto dei record si ferma di fronte all'avanzata cinese, che preferisce spostarsi negli scali di Rotterdam, o in quelli spagnoli (Barcellona) o francesi (Marsiglia).

“Bisogna rendersi conto – riprende Zanardo – che il settore della logistica è un settore economico e come tale deve essere programmato.

Occorre cominciare a promuovere il nostro sistema, a sciogliere quei nodi infrastrutturali che impediscono lo sviluppo, bisogna redigere un master plan e il piano industriale correlato.

Ben conoscendo le potenzialità di Venezia che si trova in pieno centro del Sud Est europeo”.

Ma se l'avanzata della Cina rischia di lasciare a bocca asciutta Venezia è anche colpa delle vicissitudini portuali.

“Con l'oriente siamo in ritardo, è vero anche se stiamo recuperando – conferma Giancarlo Zacchello, presidente dell'Autorità portuale di Venezia – ed il motivo, fra gli altri, è anche quello che le necessità espresse dal mercato cinese non possono essere soddisfatte a causa della bassa profondità dei nostri fondali.

Una questione che pensiamo di risolvere presto”.

Samuele Costantini

Corriere del Veneto - 23 gen. '05

Foto:

Una foto storica: nella futura area di ormeggio del porto fluvio-marittimo di Padova, e a ridosso del grande terminal container interportuale, le ferrovie stanno realizzando il primo tratto di banchinaggio di m. 400. (Foto Seriogadi).

I lavori per 400 metri di banchina (profonda circa 8 metri) a spese delle Ferrovie sono costati oltre 400 milioni di lire che con l'inflazione oggi corrisponderebbero a oltre 5 miliardi delle vecchie lire. Tale somma potrebbe essere richiesta alla Regione Veneto se non realizza l'IDROVIA come era stato previsto nel contratto con il Consorzio della Zona Ind.le e il Consorzio per l'IDROVIA.

