

VERTENZA AUTOTRASPORTO

UNATRAS abbandona il tavolo delle trattative con la committenza

segue a pagina 4

**PORTUALITÀ**

Merlo ospita gli olandesi di Rotterdam per un confronto sul Corridoio 24

segue a pagina 2

INTERVISTA

Il presidente De Lipsis illustra il nuovo Albo dell'Autotrasporto

segue a pagina 6



Corriere dei TRASPORTI

Prezzo

Euro 3,00

**Anno LIII**

5 Aprile 2010

Numero 14

www.portonuovo.it

SETTIMANALE INDIPENDENTE D'INFORMAZIONE

Direttore F. Paolo Li Donni

Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale post. D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, AUT. CNS/CBPA/CENTRO1 valida da 17.01.2007

Moretti, addio al carro singolo Assoferr, l'assassinio delle merci

La politica di smantellamento degli scali ferroviari merci avviata dall'amministratore di FS gela gli operatori del settore

VALERIO DI VELO
ROMA

La notizia che Trenitalia Cargo ha sospeso dal 31 marzo il traffico di vagoni singoli ha suscitato molte proteste, rivolte anche a livello europeo. Ma è una notizia che ha radici e ragioni lontane nel tempo. La "riorganizzazione" del "traffico diffuso", com'è stato sempre chiamato in ferrovia, ossia del trasporto merci articolato su carri unici o su gruppi di carri, è un'"impresa" su cui da anni Trenitalia si cimenta. Ma, evidentemente, con scarsi risultati sia in termini di ricavi sia in termini di efficienza. Il "traffico diffuso" ha continuato a essere una "palla al piede". E così si è trovata la...

SEGUERE A PAGINA 2



Editoriale

Unatras e Governo: rapporti metereopatici

di CLAUDIO DONATI*

Un Comunicato dell'Unatras ci informa che le trattative, presso il Ministero dei Trasporti, tra committenti e trasportatori, coordinate dal Sottosegretario Giachino, si sono interrotte con un nulla di fatto. Se una notizia, per essere tale, deve contenere l'elemento della novità, questa francamente non è una notizia. Nel senso che l'esito era scontato. E, visto il ripetersi delle stesse sceneggiate ormai da anni, l'averlo anticipato qualche mese fa non ci conferisce un particolare merito divinatorio. Al massimo, siamo stati più bravi del servizio

segue a pag. 7

SAILING LIST

ANCONA	8
CAGLIARI	8
GENOVA	8
GIOIA TAURO	10
LA SPEZIA	10
LIVORNO	12
MARINA DI CARRARA	13
NAPOLI	13
RAVENNA	13
SALERNO	14
TRIESTE	14
VENEZIA	15

Costa Crociere, fatturato 2009 in crescita

ANGELA GENNARO
GENOVA

Costa Crociere porta a casa, per l'annus horribilis dell'economia mondiale, un fatturato in crescita del 9%, e un aumento dell'11,5% dei passeggeri. Il bilancio consolidato vede con un giro d'affari

da 2,57 miliardi di euro. E i passeggeri hanno toccato quota 1,8 milioni. Buona la performance anche in termini di ospiti/giorno, la cui quota è aumentata del 14,5% toccando la cifra di 14 milioni e mezzo. Il tasso di occupazione è del 106%. Una risposta alla crisi, per il presiden-

te e ad Pier Luigi Foschi: "Nonostante la situazione economica sfavorevole abbiamo continuato ad investire, puntando sulla forza del brand, offrendo prezzi ancora più accessibili ma mantenendo eccellente la nostra qualità di prodotto, senza rinunciare..."

segue a pagina 4



Un anno nello spazio

con **SPACEMAG**

Per il tuo abbonamento scrivi a
abbonamento@spacemag.it





Trenitalia Cargo addio al carro singolo

Moretti avvia l'ultimo taglio degli scali ferroviari. La partita per FS si gioca tutta sul treno completo

VALERIO DI VELO
ROMA

La notizia che Trenitalia Cargo ha sospeso dal 31 marzo il traffico di vagoni singoli ha suscitato molte proteste, rivolte anche a livello europeo. Ma è una notizia che ha radici e ragioni lontane nel tempo. La "riorganizzazione" del "traffico diffuso", com'è

stato sempre chiamato in ferrovia, ossia del trasporto merci articolato su carri unici o su gruppi di carri, è un'"impresa" su cui da anni Trenitalia si cimenta. Ma, evidentemente, con scarsi risultati sia in termini di ricavi sia in termini di efficienza. Il "traffico diffuso" ha continuato a essere una "palla al piede". E così si è trovata la

soluzione più semplice, ossia la sua eliminazione. In realtà, Trenitalia dice di non aver "cancellato" questo tipo di trasporto, ma di averlo soltanto "riformato". Il problema poi non è di grande rilevanza, sottolinea ancora l'azienda ferroviaria, perché questo tipo di trasporto incide sulla movimentazione totale solo per il 15/20%,

ed è inoltre in costante flessione. La soluzione è tecnica: in estrema sintesi, i carri non viaggeranno più "soli", ma verranno raggruppati in un limitato numero di piattaforme da dove ripartiranno come "treni completi multicliente". Per il sud Italia, il servizio sarà garantito con la trasformazione di cinque scali - Pescara, Marcianise

(Caserta), Bari, Cosenza, Catania - in hub di arrivo e di partenza dei treni (una volta che i vagoni siano sufficienti a formare un treno completo). Le terminalizzazioni da queste piattaforme saranno effettuate con i camion. In questa maniera Trenitalia assicura quel "servizio universale" che per il Meridione è richiesto dal contratto

di servizio firmato con lo Stato e attraverso il quale riceve contributi pubblici. Lo schema è identico nel suo funzionamento per quanto riguarda il nord e in particolare il traffico internazionale, soltanto che le piattaforme previste saranno più o meno una quindicina. Questa soluzione non è certamente nuova: è stata già sperimentata in passato, con risultati non particolarmente brillanti, come prima ricordavamo. Oggi, è solo diventata più drastica. Il problema è che questo tipo di trasporto interessa essenzialmente le materie prime e quindi tocca da vicino il processo produttivo industriale e i suoi cicli. Bisognerà vedere quali saranno i tempi di consegna con il "sistema a treno completo".

Intanto, è notizia di questi giorni, sono stati "sbarati" in Toscana gli scali merci di Arezzo, Chiusi, Grosseto, San Giovanni ed Empoli. Ed è giusto che sia così, in quanto non rientrano nel piano di riordino di Trenitalia Cargo. Ci si chiede, però, se alla fine tale operazione, che molto probabilmente ridurrà i costi sostenuti dall'impresa ferroviaria, non avrà la conseguenza di ridimensionare ulteriormente il ricorso al treno per il trasporto delle merci nel nostro paese. Infatti, la stessa Trenitalia ha dovuto fare un'eccezione per alcune filiere produttive, come ad esempio quella del legno e quella siderurgica, alle quali sono state destinate altre 25 piattaforme. Ciò significa che il "sistema", visto che si introducono eccezioni, non si considera poi così affidabile. Se alla notizia della chiusura degli scali toscani ne aggiungiamo un'altra, quella che l'operatore svizzero del trasporto combinato Hupac ha organizzato insieme alla Renfe, la ferrovia spagnola, un servizio su rotaia che collega il terminal di Busto Arsizio con Barcellona, ci viene il dubbio che l'Italia sul fronte ferroviario possa diventare una specie di "terra di nessuno". Allora, Trenitalia Cargo ridurrà i suoi costi (e i suoi trasporti), ma con quali conseguenze sulla movimentazione nazionale delle merci?

L'Assoferr e le merci "assassinate"

ELIO TOAF
ROMA

«L'assoluta mancanza di una politica ferroviaria delle merci da parte dei governi inesorabilmente subalterni ai piani industriali FS unicamente votati all'alta velocità passeggeri ha progressivamente distrutto il sistema ferroviario merci», dichiara in un comunicato l'Assoferr, l'Associazione

degli operatori ferroviari e intermodali. Questo è il primo commento dell'associazione al varo da parte di Trenitalia della nuova organizzazione che riguarda il traffico a carro singolo. Il comunicato così prosegue: "La tipologia del traffico diffuso, rispetto al treno completo, è particolarmente utilizzata dalla piccola e media industria italiana sulla quale si basa l'economia italiana. La drastica riduzione

di questo traffico limita di fatto l'accesso al trasporto ferroviario a una buona parte del tessuto produttivo nazionale". In particolare, l'Assoferr, dopo aver sottolineato le negative conseguenze che la decisione di Trenitalia Cargo avrà sul trasporto delle merci pericolose che saranno sempre più incanalate sulla strada e sull'autotrasporto, aggiunge: "Mentre in Italia le FS si rendono indisponibi-

li a garantire la sicurezza della circolazione, in Europa i progetti industriali sono quelli di aumentare sensibilmente il traffico ferroviario delle merci liberando le strade. La percezione, che ormai è più di una certezza, è che in Italia si pensa di incrementare la sicurezza del trasporto ferroviario fermando tutto il traffico merci. E' sicuramente il modo peggiore per rendere giustizia ai 32

morti di Viareggio innescando altre tragedie sociali come quelle della disoccupazione e delle stragi stradali". Una posizione quella di Assoferr, quindi, molto dura. Ci sarebbe, però, da capire meglio quale storicamente sia stato il rapporto tra la politica, i governi e la ferrovia riguardo al traffico merci e anche se non si protesti così fortemente solo quando i buoi sono usciti dalla stalla.



Rotterdam e Genova, due porti a confronto

I manager olandesi in visita al porto ligure



DANIELE CAPORALE
GENOVA

«Questo canale collaborativo che abbiamo aperto con Rotterdam ci permetterà di mostrare all'intero Paese che la portualità italiana deve fare passi da gigante per essere competitiva sul mercato». Cosciente di ciò che accade all'interno del porto di Genova (e nella maggioranza dei porti italiani) Luigi Merlo traccia la sua linea di pensiero su quanto è scaturito dal confronto con Victor Shoenmaker, presidente dell'associazione europea dei porti e direttore generale del porto di Rotterdam. Autonomia finanziaria, governance, attività di sicurezza e tecnologie informatiche: ecco ciò su cui bisogna lavorare (e anche abbastanza in fretta)

per mettersi alla pari con l'altro capo del Corridoio 24. Alla base di queste informazioni c'è lo studio condotto dall'accompagnatore di Shoenmaker in quest'ultima visita italiana, si tratta del manager dell'Authority di Rotterdam Gerard Van Hasselt. Secondo quanto riportato il dato peggiore ad emergere è quello della troppa burocrazia: «Oggi le differenze sono molte tra i due scali. Rotterdam, soprattutto, è meglio organizzata nelle procedure: le navi arrivano in porto e trovano procedure veloci, più organizzate, mentre a Genova non è ancora così e questo rende le cose un po' più difficili». Uno dei temi principali dello studio comparativo è il sistema doganale e quello dei controlli, da tempo tema

Merlo: il corridoio 24 non è una semplice infrastruttura

«La portualità italiana deve fare passi di grande cambiamento»

di discussione tra gli operatori per la loro inefficacia e considerati tra i peggiori difetti attribuibili al porto di Genova. Proprio per questo la documentazione fornita da Van Hasselt sarà utilizzata da Merlo per una campagna

mirata a Governo e Parlamento italiani affinché varino nuove regole più snelle che seguano l'esempio di Rotterdam: «Il Corridoio 24 - ha spiegato il presidente dell'Autorità portuale di Genova - non è solo un elemento infrastrutturale ma una dimensione europea trasportistica e questo lavoro comune ha un grande valore per dimostrare all'intero paese che la portualità italiana deve fare passi di grande cambiamento se vuole essere competitiva sul mercato. Sono state analizzate in maniera capillare tutte le nostre procedure, abbiamo fatto i riscontri di quelle che sono le grandi differenze tra le due realtà, e abbiamo trovato la responsabilità di Rotterdam a collaborare per renderle, al più possibile, omogenee».

Per il momento il porto di Genova si limiterà ad azionare la «macchina» dei cambiamenti attraverso scelte volontarie che non vadano a scontrarsi con i paletti fissati dall'attuale normativa, dal punto di vista operativo sono le uniche azioni possibili, sul fronte giuridico si aspettano invece mosse da Roma. L'obiettivo finale tra i due porti è la collaborazione, ma Genova deve prima di tutto lasciarsi alle spalle la figura di regional port con una destinazione finale limitata. Lo scalo ligure movimentava 1,5 milioni di teu l'anno contro i 10,5 di quello olandese, differenze abissali nonostante entrambi siano «multi gateway port». L'obiettivo è comunque quello della collaborazione. Rendere Genova più accessibile significherebbe evitare intasamenti in porti che al momento muovono un maggior numero di teu e che, se la tanto attesa ripresa sta veramente arrivando, dovranno abituarsi a regimi ancor maggiori. «Bisogna eliminare i colli di bottiglia ovunque questi siano - spiega Victor Shoenmaker - pertanto la collaborazione tra scali è fondamentale per lo sviluppo delle reti transeuropee. Poi, certo, sarà il mercato, la merce, a decidere i porti di destinazione in una sana logica di competizione. Non sempre il porto vicino è quello più economico». Forse non sarà il più economico, ma a giudicare dalla scelta fatta da Hupac sicuramente il più conveniente. L'azienda svizzera ha infatti stretto un accordo con Renfe che vedrà in funzione dal 13 Aprile tre treni giornalieri colleganti l'hub di Busto Arsizio con lo scalo di Morrot, Barcellona. Non saranno questi treni a sconvolgere i piani del porto di Genova, ma se una delle più grandi aziende operanti nell'hinterland dello scalo ligure preferisce percorrere 1.000 chilometri anziché 170 per collegarsi a una città portuale il futuro non può che essere preoccupante, a meno di una seria presa di coscienza amministrativa.

Porto Torres rientrerà nel circuito crocieristico

GIOVANNI GRILLI
SASSARI

Riprende il traffico crocieristico nel porto sardo di Porto Torres. Dopo la riapertura dell'area del porto civico lo scalo ritornerà nel mercato crocieristico con l'approdo della nave Grand Mistral dell'Ibero Cruceiros, che aprirà la stagione crocieristica 2010 nel Nord Sardegna. Per quest'anno la stessa compagnia spagnola ha prenotato a Porto Torres quattro accosti, il doppio rispetto allo scorso anno: infatti il 27 aprile è previsto lo scalo della Grand Celebration, il 19 maggio nuovamente quello della Grand Mistral, mentre il 22 maggio sarà la volta della Grand Holiday. Attualmente il calendario della stagione crocieristica 2010 dei porti del Nord Sardegna prevede complessivamente 96 prenotazioni. «Per quest'anno - ha spiegato il presidente dell'Autorità Portuale, Paolo Piro - abbiamo raggiunto un risultato interessante per lo scalo di Porto Torres. Sette accosti, più del doppio rispetto al 2009, che segnano un ritrovato interessamento da parte delle compagnie crocieristiche per l'area del nord ovest isolano. Nel mese di dicembre, a Madrid, abbiamo visitato la Ibero Cruceiros che ci ha confermato un certo interesse per lo scalo turritano, specialmente grazie alla professionalità con la quale le navi sono state assistite e all'accoglienza riservata dalla città ai passeggeri. Con gli accosti della Napoleon Bonaparte cercheremo di conquistare un'altra fetta importante di mercato, quella francese, che sicuramente ha numeri interessanti da offrire».

Per il WTO la ripresa viaggia al 2,9 per cento

DANIELE CAPORALE
ROMA

Il commercio mondiale nel 2010 crescerà del 9,5 per cento, almeno secondo le proiezioni contenute in una nota della World Trade Organisation.

Naturalmente le cifre fanno riferimento al 2009, anno che si è contraddistinto come il più critico negli ultimi 70 anni. Pro-

prio in virtù di questo dato il direttore generale del Wto Pascal Lamy invita i paesi membri a «non danneggiare con il protezionismo questa ripresa economica» e a continuare a lavorare seguendo quelle regole e quei principi che «hanno aiutato i governi a mantenere aperti i mercati e che oggi rappresentano una piattaforma grazie alla quale il mercato può crescere mentre migliora

l'economia globale» conclude Lamy.

Chi vedrà un netto miglioramento saranno i paesi cosiddetti «in via di sviluppo». Le proiezioni parlano di un aumento del loro export intorno all'11 per cento, mentre per i paesi sviluppati le esportazioni cresceranno del 7,5 per cento. Risultati in ogni caso positivi visto il calo mondiale del 12,2 per cento registrato duran-

te lo scorso anno, anche se, all'interno della nota, viene sottolineato come uno degli sviluppi positivi in risposta alla crisi sia stata l'assenza di gravi aumenti nelle barriere commerciali imposte dai membri del Wto.

Le stime globali vedono il Pil mondiale in ripresa al 2,9 per cento, fatto che in parte giustifica le stime di crescita insieme allo scenario di stabilità che va

profilandosi in merito ai tassi di cambio e al prezzo del petrolio. Unica nota dolente è il tasso di disoccupazione che in molti paesi rimarrà molto alto con il rischio di aumento delle pressioni protezionistiche. Secondo quanto riportato nella nota informativa il 2009 vede come regina del mercato la Cina con i suoi 1.202 miliardi di dollari di merce esportata (il 9,6% delle esportazio-

ni globali) davanti a Germania (1.121 miliardi \$) e Stati Uniti (1.057 miliardi \$). Seguono Giappone, Olanda, Francia e, al settimo posto, l'Italia con 405 miliardi di dollari.

Nella classifica dei paesi con la maggiore importazione l'Italia è ottava con 410 miliardi di dollari, al primo posto restano gli Usa (1.604 miliardi \$) seguiti da Cina e Germania.