www.portoravennanews.com

porto di ravenna

il porto dell'Emilia Romagna

Focus Autostrade del Mare

In crescita il trasferimento del traffico di camion dalla strada ai traghetti

BPER: Banca
150 Da 150 anni. Vicina. Oltre le attese.

Porto di Ravenna - Reg. Trib. Ra n.1401 del 26/11/2012 - Editore Mistral Comunicazioni Globale s.a.s. - Dir. Resp. Lorenzo Tazzari - Suppl. al n. 1 del 16/02/2017

trasporto liquidi chimici e liquidi alimentari

trasporti speciali e sollevamento

movimentazione container

servizi ambientali

trasporto merci rinfuse

logistica e magazzini

distribuzione industriale

CERTIFICAZIONE DI ECCELLENZA

Certificato di Eccellenza n° 147

CERTIQUALITY
è membro della Federazione
CISQ

www.consar.it

CONSAR GROUP

CONSAR s.c.c. - Via Vicoli 93 - 48124 Ravenna - Tel. +39 0544 469111 - Fax +39 0544 469243

sommario

Focus Autostrade del Mare

Gli incentivi per il trasporto via mare

p. 3

T&C, record di traffico

p. 11

Gli incentivi di Marebonus

p. 14

Le Autostrade del Mare e l'Unione Europea

p. 17

3B Logistic, le AdM sono un ottimo collegamento

p. 21

Si ringrazia per la collaborazione e per le foto l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale.
Foto: archivio T&C, Corpo Piloti del Porto di Ravenna, Giampiero Corelli.

©Edizioni Mistral

redazione@portoravennanews.com - 335 6194107

Fotocomposizione e stampa: FullPrint - Ravenna

FULL PRINT www.fullprint.it
ARTI GRAFICHE
Ravenna · Via Giulio Pastore, 1x · 0544 684401

Sar soc. coop. p.a.
trasporti ravenna

Sar Trasporti nasce nella primavera del 1956 quando quindici autotrasportatori artigiani decisero di riunirsi e dar luce a un consorzio professionalmente qualificato, perseguendo gli obiettivi di qualità, efficienza e innovazione.
Sar Trasporti dispone di mezzi per qualsiasi tipo di trasporto merci su gomma e/o intermodale, per traffici nazionali e internazionali, praticando una politica di costante adeguamento di mezzi, strutture e operatività, alle richieste della Committenza, alle prospettive del mercato e alle esigenze tecniche e innovative dei servizi.

Sar Trasporti soc.coop.p.a.
Via Vicoli, 89
48124 Ravenna (Italy)
info@sartrasporti.net
www.sartrasporti.net

Gli incentivi per il trasporto via mare

Focus AdM
l'intervista

Simona Vicari
Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti

Nell'ambito della diversificazione delle attività portuali, il terminal traghetti T&C ha sviluppato (il servizio è nelle pagine più avanti) un intenso traffico di mezzi sulla rotta verso la Sicilia e la Grecia.
In generale, le Autostrade del Mare sono oggi al centro dell'attenzione delle associazioni di categoria e del Governo.
Per la relazione di accompagnamento al Regolamento Marebonus è stata elaborata la mappatura di tutti i servizi di Autostrada del Mare incentivabili, riportata nella tabella 1.
Mancano in questa tabella tutti i collegamenti del cosiddetto "cabotaggio obbligatorio", ovvero le rotte marittime che non hanno una credibile alternativa stradale (in sostanza le rotte da/per la Sardegna).
Queste rotte, però, rientrano nel concetto di Autostrada del Mare sotto il punto di vista delle politiche di coesione più che dal punto di vista della mobilità sostenibile.
Stesso discorso vale ovviamente per il collegamento dello Stretto.
In sintesi, dunque, la tabella 1 può essere considerata esaustiva delle Autostrade del Mare, avendo però l'accortezza di specificare che la Sardegna non vi rientra (per evitare di provocare suscettibilità regionali).
Per meglio comprendere la portata delle Autostrade del Mare, abbiamo intervistato Simona Vicari, sottosegretario al ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

DAL FERRO
ABA
IMO 9457177

TAB. 1

Origine	Destinazione	km sottratti alla rete stradale nazionale utili al calcolo dell'incentivo*	A/R settimanali	ml nave	ml settimanali	ml annuali
Ancona	Igoumenitsa	353	6	3050	36600	1830000
Ancona	Patrasso	361	6	3050	36600	1830000
Ancona	Spalato	431	2	1800	7200	360 000
Ancona	Trieste	463	2	3050	12200	610 000
Bari	Patrasso	519	3	4200	25200	1260000
Bari	Igoumenitsa	444	6	4400	52800	2640000
Bari	Ravenna	638	3	4200	25200	1260000
Bari	Venezia	760	3	4200	25200	1260000
Brindisi	Catania	552	3	3650	21900	1095000
Brindisi	Igoumenitsa	469	10	3380	67600	3380000
Brindisi	Patrasso	524	4	3380	27040	1352000
Brindisi	Ravenna	750	3	3650	21900	1095000
Catania	Livorno	1152	3	3850	23100	1155000
Catania	Genova	1280	4	3850	30800	1540000
Catania	Napoli	589	7	2050	28700	1435000
Catania	Ravenna	1160	3	3650	21900	1095000
Catania	Salerno	537	6	2170	26040	1302000
Catania	Savona	1340	1	3850	7700	385000
Civitavecchia	Barcellona	577	6	3000	3600	1800000
Civitavecchia	Palermo	994	1	2350	4700	235000
Civitavecchia	Termini Imerese	957	2	2350	9400	470000
Genova	Barcellona	160	2	2200	8800	440000
Genova	Livorno	187	3	3850	23100	1155000
Genova	Palermo	1408	6	2400	28800	1440000
Genova	Patrasso	513	1	3850	7700	385000
Genova	Salerno	753	4	3850	30800	1540000
Genova	Savona	54	1	3850	7700	385000
Livorno	Barcellona	339	4	3500	28000	1400000
Livorno	Palermo	1260	3	3900	23400	1170000
Livorno	Savona	234	6	3380	40560	2028000
Livorno	Valencia	339	6	3380	40560	2028000
Messina	Salerno	442	12	2051	49224	2461200
Napoli	Palermo	717	7	2056	28784	1439200
Palermo	Salerno	664	7	3850	53900	2695000
Ravenna	Igoumenitsa	202	3	3650	21900	1095000
Ravenna	Patrasso	214	6	4025	48300	2415000
Ravenna	Venezia	144	3	4200	25200	1260000
Salerno	Valencia	903	3	3850	23100	1155000
Savona	Barcellona	116	9	2620	47160	2358000
Savona	Patrasso	555	1	3850	7700	385000
Savona	Valencia	116	6	3380	40560	2028000
Trieste	Igoumenitsa	41	2	3050	12200	610000
Trieste	Patrasso	42	2	3050	12200	610000
Venezia	Igoumenitsa	113	3	3650	21900	1095000
Venezia	Patrasso	119	3	4200	25200	1260000
Totale						60226400

**Elaborazione RAM Spa per il Ministero delle Infrastrutture e dei trasportisu dati Confitarma e Federlinea (dic. 2016)*

Quali le linee più trafficate?

Sempre in ambito Marebonus per le rotte di Autostrada del Mare si è simulato il carico annuale trasportato sulla base di alcune ipotesi (load factor del 70%, mezzi trasportati di circa 20 metri di lunghezza). I dati ottenuti sono riportati nella tabella 2.

Con il Gabinetto, coinvolgendo Confi-

TAB. 2

ml annuali effettivi (coeff. riemp. 70%)	Unità caricate (lungh media 20m)	km sottratti	km sottratti A/R	Stima contributo a 2,5 centesimi	Stima contributo a 2 centesimi
1281000	64050	22609650	45219300	1130483	904386
1281000	64050	23122050	46244100	1156103	924882
252000	12600	5430600	10861200	271530	217224
427000	21350	9885050	19770100	494253	395402
882000	44100	22887900	45775800	1144395	915516
1848000	92400	41025600	82051200	2051280	1641024
882000	44100	28135800	56271600	1406790	1125432
882000	44100	33516000	67032000	1675800	13400640
766500	38325	21155400	42310800	1057770	846216
2366000	118300	55482700	110965400	2774135	2219308
946400	47320	24785680	49591360	1239784	991827
766500	38325	28743750	57487500	1437188	1149750
808500	40425	46569600	93139200	2328480	1862784
1078000	53900	68992000	137984000	3449600	2759680
1004500	50225	29582525	59165050	1479126	1183301
766500	38325	44457000	88914000	2222850	1778280
911400	45570	24471090	48942180	1223555	978844
269500	13475	18056500	36113000	902825	722260
1260000	63000	36351000	72702000	1817550	1454040
164500	8225	8175650	16351300	408783	327026
329000	16450	15742650	31485300	787133	629706
308000	15400	2464000	4928000	123200	98560
808500	40525	7559475	15118950	377974	302379
1008000	50400	70963200	141926400	3548160	2838528
269500	13475	6912675	13825350	345634	276507
1078000	53900	40586700	81173400	2029335	1623468
269500	13475	727659	1455300	36383	29106
980000	49000	16611000	33222000	830550	664400
819000	40950	51597000	103194000	2579850	2063880
1419600	70980	16609320	33218640	830466	6664373
1419600	70980	24062220	48124440	1203111	962489
1722840	86142	38074764	76149528	1903738	1522991
1007440	50372	36116724	72233448	1805836	1444669
1886500	94325	62631800	125263600	3131590	2505272
766500	38325	7741650	15483300	387030	309666
1690500	84525	18088350	36176700	904418	723534
882000	44100	6350400	12700800	317520	254016
808500	40425	36503775	73007550	1825189	1460151
1650600	82530	9573480	19146960	478674	382939
269500	13475	7478625	14957250	373931	299145
1419600	70980	8233680	16467360	411684	329347
427000	21350	875350	1750700	43768	35014
427000	21350	896700	1793400	44835	35868
766500	38325	4330725	8661450	216536	173229
882000	44100	5247900	10495800	262395	209916
42158480	2107924	1089425358	2178850716	54471268	43577014

tarma e Fedarlinea, si sta cercando di ottenere un calcolo della domanda di trasporto più esatto, ma queste stime secondo me rimangono sufficientemente attendibili.
Dalla tabella 2 si evincono con facilità considerazioni sulle rotte più trafficate, etc.

Come giudica l'attuale l'utilizzo delle autostrade del mare in Italia?
Più che un giudizio sull'utilizzo delle autostrade del mare, metterei in evidenza l'impegno politico che ha prodotto l'ottimizzazione e il miglioramento delle stesse.
Basti pensare che per il 2017 è stimata una crescita pari al +39% ovvero più 99,785 mezzi che faranno un totale complessivo di 358 mila (mezzi).
Inoltre, si è promosso un trasporto intermodale eco sostenibile che ha ridotto le emissioni di Co2.

Nei confronti degli altri Paesi come ci posizioniamo?
In Italia ci sono armatori che sono ai primi posti al mondo nello shipping. Questo dato dimostra che il nostro Paese, oltre a essere strategico dal punto di vista geografico da/per i collegamenti verso il nord Europa e /o verso i corridoi Ten-T, è anche espressione di un'eccellenza imprenditoriale che ci dà una leadership nel settore in tutta l'Unione Europea.

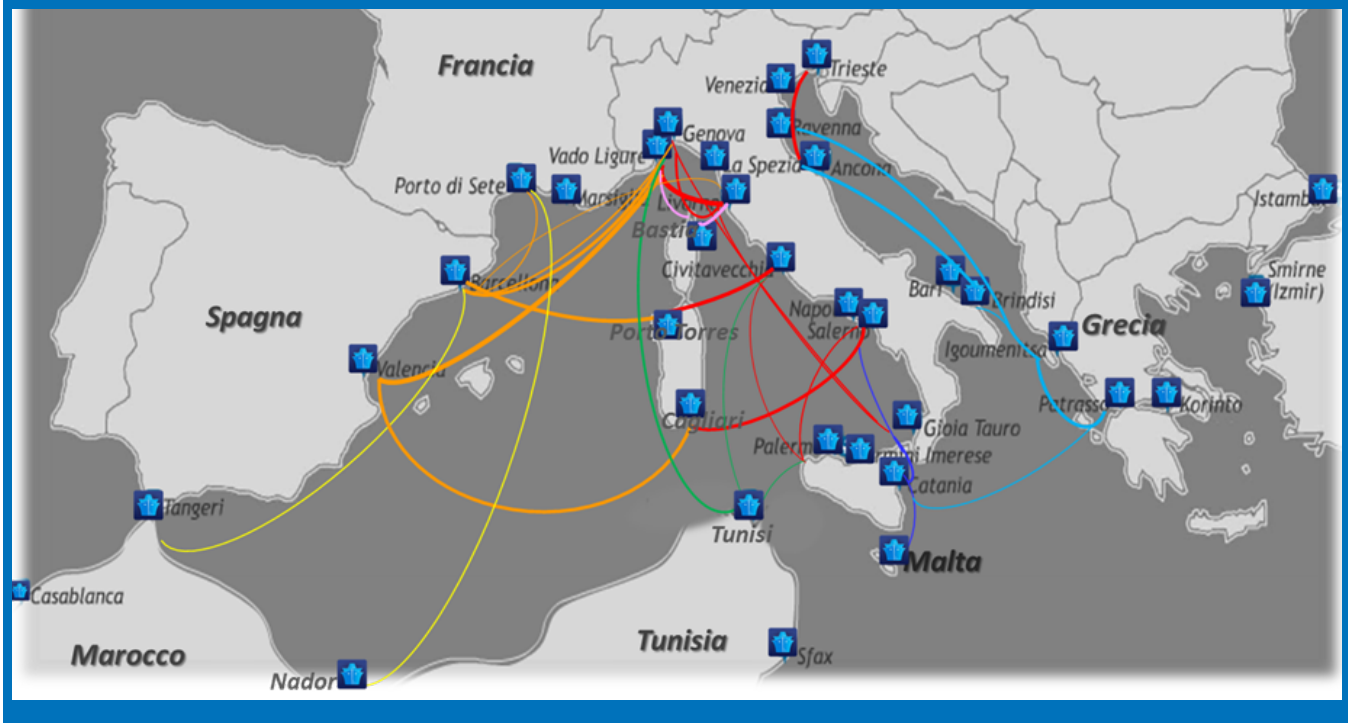
Vi è una tendenza a ordinare navi sempre più grandi anche nel cabotaggio, come è già successo nei container.
È la conferma della crescita del traffico attraverso le 'autostrade del mare?
Non si parla di tendenza, si tratta del risultato di un'incisiva azione del Governo, che ha spinto gli armatori più attenti alle nuove opportunità di mercato a investire in navi più grandi e che consentirà di diminuire sempre di più la presenza di mezzi pesanti dalle strade favorendo il mondo dell'autotrasporto con noli più bassi e maggiore qualità del servizio.

Lei ha annunciato un provvedimento che mira a demolire le navi con oltre 30 anni: con quale obiettivo?
La mia proposta è quella di incentivare con misure ad hoc gli armatori che hanno iniziato a rinnovare le loro flotte.
Questo favorirà non solo l'abolizione delle navi con oltre 30 anni di servizio, ma garantirà nuove commesse alla cantieristica navale e dunque anche nuovi posti di lavoro.

Marebonus (ideato per assicurare incentivi agli armatori che caricano i Tir sulle navi): quando entrerà in vigore?
Per quanto riguarda il settore del trasporto, il Marebonus è uno dei risultati più importanti che il nostro Governo ha ottenuto per incentivare sempre di più il trasporto merci via mare. Si tratta di 100 milioni di euro per lo sviluppo della modalità combinata strada-mare e per garantire servizi marittimi migliori di quelli esistenti.
Gli armatori investiranno queste risorse che dovranno, in parte, ribaltare al mondo dell'autotrasporto che di conseguenza utilizzerà sempre di più le rotte delle Autostrade del Mare. Questo incentivo secondo una stima permetterà un risparmio superiore a 260 milioni di euro, sottraendo ogni anno dalla rete stradale oltre 800 mila camion.
Per quanto riguarda i tempi di attuazione stiamo lavorando affinché la misura diventi operativa il prima possibile.

Quali nuove linee sono immaginabili in Adriatico e Tirreno nell'ambito delle Autostrade del Mare?
Ultimamente stiamo assistendo a una sempre maggiore presenza di rotte che non collegano solo le isole mag-

Servizi Ro-Ro internazionali da/verso i porti italiani (Rete Autostrade Mediterranee)



giori ma anche rotte continentali, cito ad esempio sul versante adriatico la Venezia-Bari, la Bari-Ravenna e su quello tirrenico la Genova-Salerno e la Genova-Taranto.
Sono immaginabili nuove linee di traffico non solo sul versante tirrenico, notoriamente più attivo in questo senso, ma anche nell'area adriatico ionica che in questi ultimi anni ha fatto comunque registrare una serie di nuovi collegamenti marittimi ad opera di diversi armatori nazionali.
Decisamente c'è grande sensibilità nel favorire sempre di più la nascita di nuove rotte.

Focus AdM

il terminal

T&C, record di traffico

Verso un sistema integrato con Trieste, Venezia e Ancona. Ne abbiamo parlato con Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, e Alberto Bissi, presidente di T&C.

Alberto Bissi

Daniele Rossi

Quali sono le compagnie di navigazione che operano da noi (solo Grimaldi?)

BISSI - Oggi sono attive due linee: Ravenna/Brindisi/Catania e l'altra Patrasso/Bari/Ravenna/Venezia operate da Grimaldi e CIN (Compagni Italiana di Navigazione) - Tirrenia.

La Società T&C, Traghetti e Crociere, dispone attualmente di 490 stalli interni per la sosta complessiva dei semirimorchi, un'ulteriore area chiusa per 45/50 autovetture, il tutto in un impianto di 102.000 m/q, di cui 20.000 circa attualmente in fase di progetto per ulteriore asfaltatura e altri 40.000 a terreno incolto.

Il terminal è operativo, escluse le domeniche, ogni giorno dell'anno dalle ore 6.00 alle ore 24.00; è ovvio che per "finire" una nave si va anche oltre. L'impianto è dotato di un'area per gli uffici e servizi igienici e docce per gli autisti. Inoltre, 7 torri faro con lampade per oltre 74.000 watt e 7 telecamere per la videosorveglianza garantiscono sicurezza anche nelle ore notturne.

T&C è passata complessivamente da 26.000 unità rotabili movimentate nell'anno 2012 ad oltre 77.000 nel 2016.

77.000 veicoli, calcolando una media di 20 metri lineari per ciascuno, compongono una colonna ininterrotta di veicoli per un totale di oltre 1.500 chilometri (più della distanza che separa Trieste da Palermo o Ravenna da Le Havre, per intenderci).

Quali sono i più recenti investimenti?

ROSSI - Sul piano delle infrastrutture è stata adeguata la banchina realizzandovi una rampa per l'attracco di ro-ro in andana e traghetti.

Sul piano dell'innovazione tecnologica è stato realizzato e sarà a breve testato un nuovo sistema informatico che integra fra loro la gestione del varco di accesso al terminal, la gestione del parcheggio dei mezzi in sosta (in attesa di essere imbarcati o di essere ritirati dopo lo sbarco) e la gestione del terminal. In particolare, è stato automatizzato il varco di entrata e uscita dal terminal allo scopo di favorire la movimentazione più fluida e veloce dei mezzi.

Si tratta di interventi contenuti, che però rendono più competitivo il terminal.

Prospettive future?

BISSI - Nel 2016 il traffico di T&C ha raggiunto il record storico di oltre 77 mila trailer, il 14% in più dello scorso anno.

Certo ha inciso il fatto che l'anno precedente la linea con la Grecia aveva registrato un calo dovuto alla sospensione, per alcuni mesi, a causa di un incidente della nave in servizio, ma è altrettanto vero che si rafforza la linea per la Sicilia per la quale si rileva un incremento del 4,5%. Linea questa ultima su cui dobbiamo puntare in modo particolare, per dare un forte contributo allo snellimento dei traffici stradali.

Il settore del traffico ro-ro, ha certo un'attenzione particolare ed è comprensibile sia al centro di azioni, sia a livello nazionale che europeo, che mirano a incentivarlo.

Basti pensare che dal Conto Nazionale dei Trasporti emerge che il fatturato dell'autotrasporto (7/ 8 % del PIL), oltre i 35 Q.li di massa complessiva, è cosi suddiviso:

- 44% locale/regionale;
- 33% interregionale;
- 16% nazionale;
- 7% internazionale.

Quando ipotizziamo di trasferire quote di traffico a modalità diverse dalla gomma/strada, è chiaro che bisogna lavorare sulle ultime due quote, quella nazionale e quella internazionale, consapevoli però che la prima tratta (pre-

sa) e l'ultima tratta (consegna) saranno quasi sempre riservate al vettore stradale.
Alcune tipologie di merce nell'utilizzo diretto del vettore ferroviario possono fare eccezione e nel nostro porto ne sono testimonianza gli inerti per il polo ceramico, i coils e, ultimamente, il grano. Ma è nelle tratte lunghe (il 25% del traffico), che i veicoli cosiddetti "accompagnati" (con autista al seguito) o i soli semirimorchi, non hanno altre alternative se non quella di integrarsi con il vettore marittimo, cercando di perseguire comunque la convenienza economica dell'impresa.
Non esistono verso il sud del nostro Paese servizi ferroviari, quali le "autostrade viaggianti" (gomma/ferro) che invece partono dal Quadrante Europa e vanno solo a nord attraversando le Alpi.
T&C nasce proprio con il preciso scopo nell'ambito dei "rotabili" e l'attività è dedicata alla gestione dei veicoli temporaneamente affidati alla sua responsabilità, per dare continuità alla momentanea "transizione vettoriale", con tutte le operazioni portuali (che nel nostro caso sono affidate all'efficienza della Compagnia Portuale di Ravenna) e gli altri servizi che sono indispensabili e da eseguire in sicurezza nel più breve tempo possibile.
Solo così si realizza il trasporto combinato intermodale, il rapporto stretto, la congiunzione fra la strada e il mare e viceversa.
Sicuramente è un settore che ha grandi potenzialità di crescita e il porto di Ravenna dispone delle strutture e delle professionalità necessarie a cogliere le opportunità future che si presenteranno anche in questo ambito.

È uno dei settori sui quali il porto può contare nella sua diversificazione?

ROSSI - Il porto di Ravenna è un porto, cosiddetto "multipurpose", poiché, storicamente, si è sempre caratterizzato per l'ampia gamma di tipologie di merci che è in grado di movimentare. Questo aspetto rappresenta una indubbio punto di forza del nostro scalo, che è riuscito, nel tempo, attraverso meccanismi di "compensazione" a farsi trovare pronto a rispondere al mercato ed ai suoi mutamenti, comprese le pesanti contrazioni seguite alla crisi economica degli ultimi anni.
Nel settore del traffico ro-ro, così come in quello di altre merceologie, il porto di Ravenna punta per il futuro, forte dei risultati positivi raggiunti in questi anni e, sicuramente, conta sullo sviluppo che questa tipologia di traffico dovrebbe avere, vista l'attenzione che il Paese e l'Europa riservano al potenziamento dell'intermodalità, legato a politiche di compatibilità ambientale e rispetto dei territori.

La concorrenza di Venezia, Trieste e Ancona quanto ci impensierisce?

ROSSI - Mi piace pensare che, grazie anche al nuovo approccio "sistemico", perno della recente riforma della portualità italiana, nei prossimi anni, quando si parlerà dei porti del nostro Paese, non si parlerà più di concorrenza, ma di sistema integrato che valorizza le potenzialità di ogni territorio ed ottimizza le vocazioni "naturali" dei singoli scali. In questa ottica, Venezia, Trieste o Ancona non possono essere intesi se non come porti che contribuiscono a rendere più efficiente e competitivo l'intero siste-

ma. Questo principio, che così fortemente permea l'intera riforma, si traduce in norme prima ed azioni poi, di grande peso. Basti pensare al Tavolo ministeriale al quale siederanno tutti i rappresentanti delle Autorità del Sistema Portuale italiano e che, attraverso l'attenta analisi dei progetti di potenziamento infrastrutturale presentati dagli scali, ne determinerà la realizzazione o meno, evitando duplicazioni di investimenti destinati ad attuare interventi che mirano ad intercettare le stesse quote di traffico.

La politica nazionale e UE aiuta le autostrade del mare? Come ci inseriamo in questo contesto?

ROSSI - Nella visione dell'Unione Europea il trasporto marittimo rappresenta la modalità di trasporto con minor impatto ambientale e, in certe condizioni, più competitiva. Perciò obiettivo dell'Unione Europea è promuovere una nuova politica di trasporti integrata ed intermodale e per questo si è ideato lo strumento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), la cui parte fondamentale è articolata in 9 corridoi.

Nella politica europea hanno grande rilievo i collegamenti marittimi anche tra gli Stati membri. A tal fine, nelle linee guida per lo sviluppo della TEN-T, le Autostrade del Mare vengono qualificate come dimensione marittima della rete transeuropea dei trasporti. Avendo la stessa dignità dei corridoi, anche i progetti di sviluppo delle Autostrade del Mare possono essere destinatarie di importanti finanziamenti.

Tuttavia, il terminal di Ravenna è prevalentemente collegato con altri porti nazionali e le linee di cabotaggio nazionale non possono beneficiare di finanziamenti comunitari per le Motorways of the Sea.

Vi sono però incentivi nazionali a cui è interessato il traffico del terminal: l'ecobonus e il marebonus.

L'ecobonus è un incentivo nazionale diretto a tutti gli autotrasportatori con l'obiettivo di sostenere le imprese di autotrasporto a fare il miglior uso possibile delle rotte marittime, per trasferire quote sempre maggiori di merci che viaggiano su mezzi pesanti dalla strada al mare; il Marebonus ha lo scopo di sviluppare la modalità combinata strada-mare attraverso la creazione di nuovi servizi marittimi Ro-Ro e ro-Pax e il miglioramento di quelli già esistenti. Con il Marebonus il governo cerca di rispondere anche all'obiettivo comunitario che impone, sulle lunghe percorrenze, il trasferimento del 30% delle merci dalla strada al mare entro il 2030 e del 50% entro il 2050.

A parte i contributi finanziari sarebbero importanti anche le misure tese ad alleggerire il carico burocratico cui sono sottoposte le navi in cabotaggio comunitario: mentre su camion o su treno la merce può attraversare liberamente una frontiera tra due paesi membri dell'UE, questo non è possibile per merce su nave. È vero che c'è spesso l'attraversamento di acque internazionali, ma aggravare il lavoro burocratico di una modalità di trasporto significa penalizzarla rispetto alle altre. Per questo la Commissione Europea si è data l'obiettivo di realizzare una "Blue Belt" ovvero uno spazio unico del trasporto marittimo europeo nel quale siano armonizzati e semplificati i vari oneri a carico della navigazione con provenienza e destinazione in Porti comunitari.

Gli incentivi di Marebonus

Concederà aiuti ai trasportatori marittimi per avviare nuovi servizi o migliorare i collegamenti esistenti.

Amedeo Genedani
presidente Confartigianato Trasporti

Come giudica l'attuale utilizzo delle Autostrade del Mare in Italia?
Gli incentivi previsti dal Marebonus saranno operativi a metà dell'anno.
Per il momento le compagnie di navigazione e gli autotrasportatori stanno predisponendo l'organizzazione dei trasferimenti definendo le procedure e le modalità pratiche anche con accordi "linea per linea".

Nei confronti degli altri Paesi come ci posizioniamo?
Il nostro Paese aveva nel passato già sperimentato la misura anche se la Commissione UE la bloccò, perché la riteneva lesiva dei principi della libera concorrenza. Adesso riprendiamo il cammino interrotto forti delle esperienze passate e siamo in vantaggio rispetto alla maggioranza dei paesi dell'Unione europea.

Vi è una tendenza a ordinare navi sempre più grandi anche nel cabotaggio, come è già successo nei container. È la conferma della crescita del traffico attraverso le Autostrade del Mare?
Concentrare la navigazione delle merci su tratte agevolate nel tempo è sicuramente utile per abbattere molti costi di gestione del viaggio e migliorare l'organizzazione dello stesso rendendolo più efficiente.
Sicuramente la spinta a un maggior utilizzo delle vie del mare implica l'utilizzo di navi sempre più capienti considerando che l'incentivo Marebonus se utilizzato come da progetto dovrebbe rendere competitivo il combinato nave/camion e non solo il trasporto merci a mezzo nave.

Grimaldi sta studiando una nuova generazione di navi: si tratta di un set di ro-ro (quattro, *ndr*) e di un set di ro-pax (per merci e passeggeri) giganti che dovrebbero entrare in esercizio nell'arco di due o tre anni. Come valuta questo investimento?
Gli investimenti sono sempre auspicabili specie quelli che introducono innovazioni tecnologiche che mirano ad ottimizzare i costi e, in particolare, quelli che riducono l'inquinamento in generale.

È stato annunciato un provvedimento che mira a demolire le navi con oltre 30 anni: con quale obiettivo e quali saranno i tempi di attuazione?
L'obiettivo della rottamazione del naviglio come quello dei veicoli è certamente condivisibile, ma purtroppo sui tempi non sono in grado di pronunciarmi non solo per motivi relativi alla capacità finanziaria degli armatori - dopo questi otto lunghi anni di crisi economica - ma anche perché in Italia esiste un solo centro di demolizione dotato delle caratteristiche necessarie per una corretta gestione del rifiuto da demolizione.
Sarebbe auspicabile una rottamazione relativamente alle navi vecchie, che spesso sono dotate di motori di generazione obsoleta con emissioni altamente inquinanti, così come già avvenuto nel mondo dell'autotrasporto su gomma relativamente ai veicoli euro 0-1-2.

Marebonus quando entrerà in vigore?

Se non ci saranno particolari od improvvisi ostacoli, nel mese di luglio 2017 la norma dovrebbe essere pienamente operativa; almeno noi dell'autotrasporto merci lo speriamo, dato che subiamo fortemente un costo di pedaggio nave troppo alto.

Quali nuove linee sono immaginabili in Adriatico e Tirreno nell'ambito delle Autostrade del Mare?

Il regime Marebonus concederà aiuti ai trasportatori marittimi per l'avvio di nuovi servizi o per migliorare i collegamenti esistenti.

Ritengo che, per il momento, il miglioramento dei collegamenti sia propedeutico ai nuovi servizi; per quest'ultimi serve una oggettiva crescita economica e imprenditori che ci credano e scelgano di osare con una visione per il futuro.

E per il porto di Ravenna?

Come cittadino emiliano-romagnolo faccio il tifo per il porto della mia regione e spero che la recente riforma delle Autorità portuali conduca a scelte razionali e mirate.

Le potenzialità sono evidenti; un retroporto che si chiama pianura padana proiettato verso Milano, la capitale economica del Paese, e con collegamenti viari e ferroviari che vanno ottimizzati ed implementati.

Suggerirei alcune iniziative da realizzare immediatamente, quali la costruzione di distributori di metano criogenico sia per le navi che per i mezzi pesanti da realizzarsi in ambito territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale.

E, infine, un cavallo di battaglia della Confartigianato Trasporti: l'introduzione di una norma per la deroga all'applicazione dell'uso del cronotachigrafo quando l'attività di circolazione viene svolta all'interno dell'area geografica che delimita il territorio di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale e dove vengano definiti traffici storici e consolidati del porto.

Ridracoli, un “Oscar” fra le dighe

Un grande riconoscimento mondiale per Romagna Acque-Società delle Fonti

Anche se è già trascorso qualche mese, è ancora vivissima l’eco del prestigioso riconoscimento internazionale ottenuto da Romagna Acque-Società delle Fonti spa: giunto nello scorso ottobre, proprio al termine dell’anno in cui si stava celebrando il cinquantesimo anniversario della nascita del Consorzio Acque (l’antenato della Società attuale, che avviò il progetto dell’acquedotto di Romagna costruendo la diga di Ridracoli). E proprio la diga di Ridracoli è l’opera che ha motivato il viaggio in Cina, a Xi’an, del presidente di Romagna Acque, Tonino Bernabè, e dell’amministratore delegato, Andrea Gambi.

La metropoli cinese, una delle città storiche del grande paese asiatico, ha infatti ospitato il secondo Convegno internazionale delle grandi dighe, organizzato dalla Icold (l’associazione mondiale che raggruppa le società che gestiscono gli enormi manufatti), della sua consociata cinese, la Chincold e dalla USSD, cioè l’Associazione americana. Un’occasione congressuale importantissima, che ha richiamato centinaia di tecnici e a cui era collegata anche la consegna del premio internazionale. E Romagna Acque è stata invitata proprio perché la diga romagnola faceva parte del quartetto premiato: un riconoscimento straordinario, soprattutto perché assegnato congiuntamente ad altre tre dighe di ben maggiori dimensioni (una cinese, una statunitense ed una iraniana), da una commissione di valutazione composta da 20 cinesi e 20 americani.

“L’esperienza a Xi’an è stata interessantissima, e ci ha permesso di confrontarci con una serie di realtà di grandi dimensioni, che ci hanno fornito moltissimi stimoli – ha detto Bernabè al rientro -. La Cina è il Paese con il maggior numero di dighe al mondo, che sta costruendo anche per riconvertire ambientalmente la propria economia alle energie rinnovabili ed in particolare all’idroelettrico. La più grande soddisfazione, per noi, è stata la considerazione che gli esperti mondiali della Icold hanno nei confronti di Ridracoli e del lavoro che è stato fatto attorno alla diga in questi decenni: per il quale, naturalmente, devo ringraziare tutti coloro che da cinquant’anni in qua hanno lavorato con impegno e costanza, qualunque fosse il loro ruolo all’interno della società. Se oggi è toccato a noi ricevere questo premio, lo dobbiamo a tutti loro, a chi ha costruito la nostra storia”.

E del resto le motivazioni del premio fotografano realmente la filosofia operativa che ha sempre guidato l’operato del Consorzio Acque, prima, e di Romagna Acque-Società delle Fonti poi: le quattro dighe scelte a livello internazionale, infatti, sono state scelte valutando il rapporto fra territorio e ambiente, la sostenibilità, la grande attenzione verso gli aspetti sociali delle comunità interessate.

Il tutto, naturalmente, unito alle innovazioni tecnologiche e alle ottime performance garantite dalle strutture realizzate.

Le autostrade del mare e l'Unione Europea

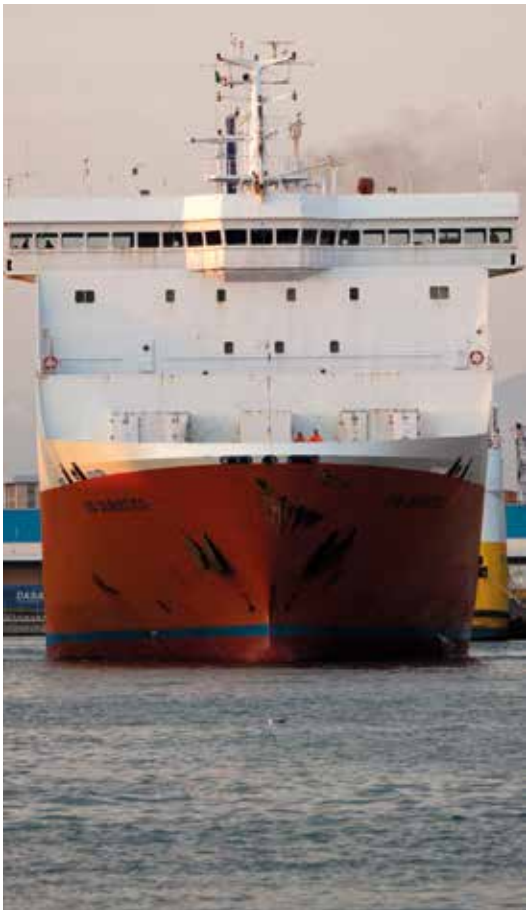
La Commissione EU ha annunciato il semaforo verde per il Marebonus e il Ferrobonus. ITL è in grado di gestire la progettazione di tutti gli incentivi.

Mario Petrosino
presidente Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL)

Per comprendere l'importanza delle Autostrade del Mare (AdM) in Europa è necessario partire dal 1992 con il Trattato di Maastricht dove viene introdotta l'idea di Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), con l'obiettivo di promuovere una nuova politica di trasporti integrata ed intermodale in grado di implementare e potenziare i collegamenti marittimi tra gli Stati membri.
Nel 2001 la stessa Commissione approva il famoso Libro Bianco dal titolo: "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte". Il documento riafferma la convinzione che le AdM svolgono un ruolo alternativo agli itinerari stradali e decisivo per il potenziamento dell'intermodalità.
Viene definitivamente sostituito il concetto di "concorrenza" con quello di "collaborazione". Navi, ferrovie e camion non sono più nemici, ma devono allearsi per sconfiggere le anomalie di un sistema ancora troppo squilibrato sulla strada.
Nel 2004 il Parlamento Europeo e il Consiglio dell'UE sono tornati ad affinare il concetto di AdM.
Questa la nuova definizione testuale: *"La rete europea delle Autostrade del Mare deve concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti esistenti o stabilirne dei nuovi, che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le autostrade del Mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci…"*.
Con lo stesso provvedimento vengono definite quattro grandi reti per le AdM:

- Autostrada del MarBaltico (collegamento tra gli stati del Mar Baltico e gli Stati membri nell'Europa centrale e occidentale);
- Autostrada dell'Europa occidentale (collegamento da Portogallo e Spagna, attraverso l'arco Atlantico, fino al Mare del Nord);
- Autostrada dell'Europa sudorientale (collegamento tra il Mar Adriatico e il Mar Ionio e il Mediterraneo orientale);
- Autostrada dell'Europa sudoccidentale (Mediterraneo occidentale), collegamento tra Spagna, Francia, Italia; collegata a sua volta all'autostrada del mare dell'Europa sudorientale.

Da allora sia la Commissione EU che i Governi nazionali hanno orientato l'evoluzione delle AdM non solo contemplandole in tutti i



IMO 9457177
EUROCARGO SICILIA
PALERMO
CAT
S09

Piani dei Trasporti, ma soprattutto stanziando risorse ingenti per favorirne l'implementazione (con il programma EU denominato Marco Polo oppure con il cosiddetto Ecobonus).
Quindi le AdM sono state da sempre un punto fermo all'interno del quadro delle politiche comunitarie per il trasporto e la logistica.
Ma quali sono stati i risultati raggiunti? Nell'UE-28, nel 2013, le Autostrade del Mare hanno assorbito un traffico pari solo al 1,7% del traffico merci assorbito dal sistema stradale: il traffico totale delle AdM, in Europa, è stato pari a 234,8 milioni di tonnellate (139,8 accompagnato e 95,1 non accompagnato), mentre il traffico merci su strada è stato pari a 13.941,4 milioni di tonnellate (fonte Eurostat).
In Italia, nel 2013, le Autostrade del Mare hanno assorbito solo il 5,1 % del traffico merci assorbito dal trasporto stradale (una percentuale, comunque, più che doppia rispetto a quella totale europea): il traffico totale delle AdM, in Italia, è stato pari a 52,2 milioni di tonnellate (34,3 milioni di accompagnato e 17,9 milioni di non accompagnato), mentre il traffico merci su strada è stato pari a 1.023,9 milioni di tonnellate (fonte Eurostat).
Oggi i numeri sono sostanzialmente ancora questi.
A fronte di questi risultati certamente migliorabili, nel 2013 viene affermato con il regolamento EU n.1315/2013 un nuovo approccio alle TEN-T.
Le reti delle AdM vengono definite come segmenti dei TEN-T ed accessi privilegiati degli stessi corridoi con nuovi obiettivi finanziabili dei programmi europei, tra i quali la diminuzione dei tempi di attesa, la velocizzazione dei tempi di sbarco/imbarco con l'ottimizzazione dei gate portuali.
Per raggiungere questi obiettivi, oggi esistono due programmi europei attivi per cofinanziare progetti che interessano anche le AdM:

1) **Connetting Europe Facility** (**CEF**) 2014-2020. Finanziato con 30 mld di cui 22 mld destinati ai trasporti con capitoli specifici riferiti alle AdM;
2) **Fondi Strutturali e di investimento Europei** (**SIE**) all'interno dei quali vi è la Cooperazione Territoriale Europea (CTE) che mira a rafforzare coesione economica, sociale e territoriale correggendo i principali squilibri regionali all'interno dell'Unione Europea. Per quanto riguarda il settore del trasporto marittimo, il programma CTE punta a migliorare l'accessibilità marittima e il trasporto multimodale e supportare l'utilizzo dell'information technology.

Infine, tra novembre e dicembre 2016 la Commissione EU ha annunciato il semaforo verde per due provvedimenti contenuti nella legge di stabilità italiana del 2016: il Marebonus ed il Ferrobonus.
In particolare, il **Marebonus** è un incentivo destinato proprio al potenziamento delle AdM con uno stanziamento totale di 138,4 milioni di Euro per il triennio 2016-2018.
Dal punto di vista operativo, il Marebonus è finalizzato a favorire l'istituzione di nuovi servizi di trasporto marittimo per le AdM o il miglioramento di quelli esistenti attraverso un incentivo rivolto alle imprese armatrici che poi dovranno ribaltare un'ampia parte di tale incentivo agli autotrasportatori.
L'obiettivo è quello di ottenere annualmente un risparmio di esternalità superiore a 260 ml di euro, sottraendo ogni anno dalla rete stradale unità di carico equivalenti a oltre 800.000 camion, pari a quasi 650 milioni di veicoli/km trasportati.
L'Istituto sui Trasporti e la Logistica è in grado di gestire la progettazione di tutti gli incentivi sopradescritti.

WWW.ONECOMPANY.IT

INFO@ONECOMPANY.IT

TEL. +39 0544 / 537511

L'azienda di autotrasporto utilizza il traghetto in partenza dal T&C per Brindisi e Catania.

3B Logistic, le AdM sono un ottimo collegamento

Vanni Zannoni
Procuratore speciale
3B Logistic

La 3B, azienda di autotrasporto che ha sede al porto di Ravenna in via della Batana, è stata tra le prime società a credere nel collegamento via Autostrada del Mare tra Ravenna e Catania.
Un servizio ulteriormente utilizzato da quando il traghetto in partenza dal T&C fa scalo anche a Brindisi.
"Ad ogni partenza dal terminal di via Baiona - spiega il procuratore speciale della 3B, Vanni Zannoni - carichiamo 7/ 8 semirimorchi. Per noi si tratta di un ottimo collegamento, nel quale abbiamo creduto fin dal suo avvio. Disponiamo di un corrispondente: il materiale viene raccolto e spedito a Brindisi (da dove i mezzi possono raggiungere anche altri scali) e Catania via traghetto, per essere poi scaricato e consegnato dal personale in loco. Per fornire un servizio del genere occorre almeno il triplo dei mezzi per completare tutto il lavoro, perché il viaggio verso la Sicilia è lungo e i mezzi non possono che essere impegnati in questo servizio.
L'autostrada del mare è una ottima soluzione: toglie mezzi dal traffico normale e contribuisce a migliorare l'ambiente". Tra l'altro, l'avvio dei collegamenti via mare dall'isola al continente ha praticamente soppiantato l'utilizzo della ferrovia.
Un auspicio è quello che il terminal traghetti di via Baiona venga potenziato anche come servizi, sia al personale viaggiante, sia ai mezzi.
La 3B (azienda associata alla CNA) conta su 45 mezzi di proprietà e 150 semirimorchi. Ma si avvale anche di altrettanti padroncini, che lavorano con contratto per l'azienda tutto l'anno.

Nell'area attorno alla sede di via della Batana, 3B si avvale (oltre che di moderni uffici dove lavorano 10 dipendenti) di un ampio piazzale, un magazzino attrezzato e un altro per lo stoccaggio di materiale da spedire.
L'azienda si occupa, infatti, di trasporti e spedizioni nazionali, oltre a disporre di containers per rispondere alle esigenze delle compagnie di navigazione per le spedizioni. Tra i servizi, propone anche la cosiddetta logistica convenzionale per la raccolta e il trasporto di materiali vari quali bancali, materiali metallurgici e attrezzature industriali, che possono essere caricati con i semirimorchi adeguati.
A proposito di versatilità dei servizi offerti da 3B è da ricordare il trasporto dei pomodori dai luoghi di coltivazione nella bassa Romagna e nel Mantovano al centro di lavorazione e trasformazione collocati in zona Parma e Piacenza. Ogni stagione, che dura un paio di mesi, occupa circa 70-80 mezzi della 3B.
"È un servizio che curiamo da otto anni, ma con più intensità negli ultimi tre anni con grande motivazione - spiega Zannoni -. È un lavoro massacrante, perché per due mesi e mezzo non abbiamo orario, si lavora a ciclo continuo. All'inizio facevamo qualche viaggio, poi è diventato un servizio organico con 1,5 milioni di quintali di pomodori. Abbiamo investito nella realizzazione di casse particolari per il trasporto e questo ci ha dato un ottimo ritorno".

EURO DOCKS

TERMINAL PORTUALE MULTIPURPOSE

- Area complessiva stabilimento mq 280.000
- Lunghezza banchina metri 725 con disponibilità di ormeggio al massimo pescaggio del porto di Ravenna
- Mezzi di sbarco costituiti da:
  1 carroponte da 1.000 t/h, 2 gru portuali da 400 t/h,
  3 gru portuali da 300 t/h
- Magazzini per cereali-sfarinati mq 26.000
- Magazzini per prodotti siderurgici mq 16.000
- Magazzini/tettoie per minerali mq 46.000
- Piazzali per stoccaggio merci mq 60.000
- Impianti per vagliatura e deferizzazione
- Impianto per insacco minerali Kg 25 - 500 - 1.000
- N. 2 impianti per la frangizollatura argille
- Impianto per insacco fertilizzanti
  per Kg 25 - 50 - 500 - 1.000
- Magazzino per fertilizzanti 4.400mq

EURODOCKS S.r.l
via Classicana, 49
48122 Ravenna - Italy
Tel. +39 0544 436863
Fax +39 0544 436869
eurodocks@eurodocks.it
www.eurodocks.it

Classe B SPORT NEXT Limited Edition.

Fari LED High Performance, sistema antisbandamento, Blind Spot Assist, telecamera posteriore.
Con un vantaggio cliente di oltre 2.600 euro*. What's next? Scopri le 3 versioni e l'offerta da De Stefani

*Il vantaggio cliente di € 2.696,6 IVA inclusa è calcolato sul prezzo di listino degli optional che compongono il pacchetto NEXT. L'offerta è cumulabile con altre iniziative in corso, escluse quelle riservate alle categorie Taxi, NCC e Società di Noleggio, per contratti entro il 30/04/2017 e immatricolazioni entro 31/05/2017.

Consumo combinato (km/l): 14,9 (Classe B 250 4MATIC) e 25 (Classe B 200 d Automatic).
Emissioni CO_2 (g/km): 158 (Classe B 250 4MATIC) e 111 (Classe B 200 d Automatic).

Mercedes-Benz
The best or nothing.

De Stefani S.p.A.
Concessionaria Ufficiale di Vendita e Assistenza Mercedes-Benz
Cesena, Via Ravennate 1550, tel. 0547.637011 - Imola (BO), Via Pola 23, tel. 0542.691911 - Ravenna, Via Dismano 2, tel. 0544.479611
www.destefani.mercedes-benz.it