



SPECIALE PORTO DI VENEZIA

OBIETTIVO: DUE MILIONI DI TONNELLATE DI MERCE MOVIMENTATA CON I SERVIZI DELLA COMPAGNIA GRIMALDI

Venezia, lo snodo tra l'Europa e l'Oriente

Prove di retroporto con Verona: da questo mese collegamento trisettimanale con Fusina

VENEZIA. La "Fusina" era il macchinario che sorgeva sulla Tajada, il possente argine costruito dai veneziani negli anni Trenta del XIV secolo per bloccare e incanalare tutti i corsi d'acqua che si gettavano nella Laguna, e le cui sabbie rischiavano di imprigionare la città. Fusina si trovava infatti sulla riva della bocca più antica del Brenta, quella che si formò, secondo l'antica storiografia, nell'ottobre del 589 a seguito della Rotta della Cucca, la grande alluvione da cui nacque la Laguna veneta: prima di quell'evento da fine del mondo, il fiume pare raggiungesse l'Adriatico passando tra due vasti laghi, con un percorso sinuoso che si individua ancora nel Canal Grande, reliquia di quell'antico corso d'acqua. La vocazione di Fusina come industria e snodo logistico di Venezia è rimasta nel tempo, perché questa località è a un tempo l'accesso principale via Laguna alla città e dalla metà del Novecento parte della sua vasta area industriale. Proprio per questo nel 2014

l'Autorità portuale ha aperto qui il Venice Ro-Port Mos, con un investimento da 230 milioni (70% da privati) e un cofinanziamento europeo da 10 milioni. L'infrastruttura sorge sulle aree ex Alumix, il colosso di Stato dell'alluminio ceduto negli anni Novanta al gruppo americano Alcoa. Del terminal, che ha concessione 40ennale, sono soci a fianco dell'Autorità di sistema portuale Mantovani (con la maggioranza) Adria Infrastrutture e Coveco, mentre a ottobre 2016 la compagnia Grimaldi aveva manifestato il suo interesse a entrare nella società. Con l'entrata in esercizio dell'infrastruttura è stato eliminato il passaggio dei traghetti dal Canale della Giudecca e quindi da davanti a Piazza San Marco. A tre anni dall'ingresso in attività, a fianco delle linee merci-passeggeri per la Grecia operate dalla compagnia Anek, sta prendendo forma lo scopo per cui il Venice Ro Port Mos è stato progettato, e cioè quello di farne un grande crocevia per i traffici dal Mediterraneo



Un servizio intermodale in partenza dal Ro Port Mos di Fusina

Orientale verso la Germania e l'Europa Centrale. Il servizio (cinque partenze alla settimana) di Grimaldi con collegamento marittimo per Igumenitsa e Patrasso (con opzione di passaggio via Bari) ha generato nel 2016 un milione di tonnellate di merce movimen-

tata - la quasi totalità del traffico ro-ro transitato da Venezia, 1,052 milioni di tonnellate - lanciando così una funzione nuova per lo scalo, che deve reinventare un futuro logistico per le aree dove l'industria è venuta meno, lasciando però in eredità spazi e dotazione in-

frastrutturale uniche in Italia per estensione.

Così, il traffico generato dalle Autostrade mare nel porto di Venezia è cresciuto in un solo anno del 30% "e anche il 2017 promette di essere chiuso con un incremento a doppia cifra" dice Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Chioggia-Venezia. Per Guido Grimaldi, direttore commerciale dei traffici a corto raggio della compagnia, il risultato di Venezia è doppiabile: l'obiettivo è due milioni di tonnellate, in un settore che rappresenta una delle peculiarità logistiche italiane, raccogliendo il nostro Paese il 36% di questa tipologia di traffico nel Mar Mediterraneo (fonte Srm). Il porto con i volumi maggiori è Livorno, con 12 milioni di tonnellate, mentre per dare un riferimento Genova si attesta sui sette milioni, stessa cifra della vicina Trieste.

Oltre ai piani di incremento dei traffici di Grimaldi - ai collegamenti con la Grecia si aggiunge il servizio settimanale verso i porti di Alessandria,

Ashdod, Haifa e Limassol - l'Adsp punta a rinforzare la parte terra del corridoio intermodale. Il terminal di Fusina è infatti a cinque minuti dall'autostrada, ma per i collegamenti via terra di ampio raggio l'opzione ferrovia oggi dispone di linee verso Francoforte, Duisburg, Lubeca e Rostock. Manca tuttavia un retroporto in grado di attirare e convogliare la merce da e per il porto di Venezia: Padova lavora per le linee sul Mar Tirreno, e dunque il partner ideale, con cui l'Adsp ha già avviato dei contatti, è l'interporto di Verona: una delle strutture più grandi in Europa, che oggi rappresenta nei fatti il punto di presa del sistema logistico centro-europeo in Italia, attraverso l'autostrada e la ferrovia del Brennero. Proprio per questo l'interporto potrebbe funzionare da collettore per i traffici su ferrovia da e per Venezia, e un esperimento in questo senso è il nuovo collegamento tri-settimanale annunciato da Grimaldi all'inizio di questo mese tra Verona e Fusina.

EUROPORTS

The Partner of Choice in Maritime Supply Chain Solutions

EUROPORTS ITALY

Terminal Rinfuse Venezia S.p.A - Porto commerciale Molo B - F ab b. 550 30175 Marghera Venice Italy T +39 041 533 4528 - F +39 041 533 4577

www.euroports.com

Focus:

- Agribulk
- Coal
- General Cargo
- Steel

Strategically located at the top end of the Adriatic Sea
Draft 11,5 mt

Network:

One of the largest port operators in Europe:
22 port terminals in Europe
2 port terminals in China



INTERVISTA CON IL PRESIDENTE DEL PORTO

«Logistica, la nuova scommessa di Venezia»

Musolino: «Il porto d'altura? Meglio progetti più sostenibili»

VENEZIA. Che ruolo potrà avere, secondo la sua esperienza, il porto di Venezia nel prossimo futuro?

«Il porto di Venezia - risponde Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale Venezia-Chioggia - e il suo sviluppo possono contribuire in maniera fondamentale supportando, da un lato, le necessità di esportazione delle imprese del territorio contribuendo a far crescere ancora il tessuto produttivo del Nord-Est e portando su tutti i mercati del mondo il meglio del Made in Italy. Dall'altro lo sviluppo della portualità e della logistica a Porto Marghera potranno attrarre nuove imprese e generare nuovi occupati per oggi e per i giovani di domani. Dobbiamo riuscire a valorizzare in primis le dotazioni infrastrutturali esistenti e osservare attentamente il mercato, le sue esigenze e le sue dinamiche. Oggi porto Marghera occupa 13 mila persone e ospita più di 1.000 aziende, tre quarti delle quali impegnate in logistica e portualità; verso di loro e verso il tessuto imprenditoriale del Nord-Est va il nostro impegno, pur avendol'ambizione di puntare anche a raggiungere sempre di più anche i mercati del Centro-Sud Europa. Inoltre punteremo sempre più su logistica e portualità integrata e sostenibile. È necessario attrarre nuove produzioni ad alto valore aggiunto occupando o riconvertendo le aree dismesse di porto Marghera capaci di mettere in valore l'enorme patrimonio infrastrutturale esistente, valutato in circa 6,4 miliardi di euro».

Quali sono i principali punti di forza per chi lavora nel o con il porto di Venezia?

«Oltre alla tradizione millenaria che ci caratterizza come porto da sempre, sicuramente una posizione geografica privilegiata rispetto alla manifattura europea, una dotazione di aree infrastrutturate tra le più vaste d'Europa e operatori specializzati in settori ad alto potenziale di crescita. Tra questi penso ad esempio ai colli eccezionali - che crescono del 15% su base annua - al settore dell'agribusiness che per Venezia vale 2,5 milioni di tonnellate di merci all'anno tra cereali, semi oleosi e farine; senza dimenticare la movimentazione di container che vede il porto di Venezia al primo posto in Adriatico con oltre 600 mila teu all'anno. Rispetto al comparto che genera più valore per il territorio,

quello dei ro-ro, stiamo crescendo speditamente dopo un periodo difficile dovuto all'instabilità nel bacino del Mediterraneo. I ro-ro infatti tra il 2015 e il 2016 sono cresciuti del 30,7%. A tutto questo va aggiunta la grande opportunità di movimentare le merci non solo via mare ma anche efficientemente via ferrovia. Dal 2009 al 2016 il traffico ferroviario è quasi raddoppiato, +180% dei carri manovrati nel servizio di terminalizzazione di base. Il 2016 è stato un anno record per il trasporto ferroviario a Porto Marghera, con circa 2,2 milioni di tonnellate e circa 90 mila carri movimentati - pari a 7.140 treni - e sono sei le imprese ferroviarie - Trenitalia, Rail Traction Company, Inrail, Captrain, Sbb, Cfi - che operano, a Marghera Scalo, raddoppiate a 25 terminali di cui 14 operativi. Anche il 2017 sta confermando la tendenza, anzi è in leggero aumento: primo trimestre quasi 600 mila tonnellate di merce, pari a circa ad un +2,5% rispetto al trimestre record dell'anno scorso».

Quali sono le prospettive del Porto di Venezia?

«Ci aspettiamo una grande crescita e la possibilità di sfruttare al meglio tutte le potenzialità di questo porto. A Venezia il 23 luglio prossimo celebriamo i 100 anni di questo polo industriale-portuale incredibile che si chiama Porto Marghera che consentirà la realizzazione di una piattaforma logistica straordinaria, la semilavorazione in porto e quindi sviluppo per il tipo di manifattura che oggi conosciamo. Oggi, abbiamo dei colli di bottiglia da risolvere tra questi l'adeguamento della conca di navigazione per l'accesso al porto una volta che sarà entrato in funzione il sistema Mose per la protezione della città di Venezia dalle acque alte e una soluzione per la crocieristica. Due temi che da troppo tempo sono irrisolti, che rischiano di pregiudicare la crescita futura del porto ma che possono aprire nuova opportunità, una volta risolte».

In che senso?

«Per quanto riguarda la conca di navigazione, dovendo necessariamente metterci mano per renderla funzionale, stiamo pensando di realizzare un ormeggio in acque profonde "deep water berth" che consenta alle navi più grandi di arrivare a Venezia. Questo investimento, non di eccessiva entità ma cruciale, potrà sfruttare alcune strutture esistenti



Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale Venezia-Chioggia



La "Bsle Genova" mentre carica nel porto di Venezia

del Mose che dovrebbero essere demolite (con un ulteriore e inutile aggravio di costi) e diventare nel breve periodo la soluzione per rilanciare l'accessibilità nautica del porto. Oltre a questo dovremo lavorare per agganciare ogni nuovo possibile traffico non solo nel settore container ma anche, come abbiamo fatto, nel settore ro-ro e automotive che a maggio 2017 per la prima volta è arrivato a Venezia».

L'Alto Adriatico è stato al centro della recente missione italiana in Cina. Quali dovrebbero essere, a suo avviso, i rapporti di Venezia con gli altri porti, anche stranieri, dell'area?

«Piena collaborazione con Trieste, siamo porti complementari per traffici e mercati. Osserviamo con attenzione i porti dell'altra sponda dell'Adriatico che presentano tassi di crescita a doppia cifra, ma non ci spaventiamo. Il progetto della Via della Seta cinese è molto complesso e dà per certa Venezia. Ci stiamo preparando

per accogliere al meglio le opportunità e i traffici che arriveranno, ciascun porto farà il suo dovere come è giusto. Per il momento, sotto il profilo istituzionale abbiamo già siglato accordi di collaborazione con due i porti cinesi di Ningbo e Tianjin e stiamo lavorando con l'Università veneziana di Cà Foscari che da tempo ha avviato una preziosa collaborazione con i partner cinesi; sotto il profilo commerciale, oltre alla linea diretta container con l'Estremo Oriente della Ocean Alliance, restiamo un porto di riferimento per l'export dei colli eccezionali verso la Cina e l'import di siderurgico. A ciò si aggiungono le relazioni internazionali che abbiamo intrapreso con i Paesi dell'Asean e, in particolare, con il Vietnam. Queste dunque sono le basi solide e concrete sulle quali poggiare la nostra strategia di marketing, inserita nel contesto Bri (Belt and Road Initiative)».

La precedente presidenza dell'Autorità portuale ha

puntato molto sul progetto del porto d'altura. Qual è il suo punto di vista a tale proposito?

«Prima di imbarcarsi in investimenti faraonici bisogna far rendere al massimo quello che si ha e soprattutto bisogna studiare bene il mercato e le sue dinamiche. Oggi, nelle grandi rotte di trasbordo il Nord Adriatico non è presente, pensare di realizzare un grande investimento - anche economico - che sarebbe arrivato al punto di pareggio con sei milioni di teu oggi non è sostenibile. Dobbiamo pensare a realizzare progetti, magari più piccoli, ma totalmente orientati al mercato. È in questa direzione che va il progetto della "deep water berth" a Malamocco unita all'altissimo potenziale dell'area ex-Montesyndial (che era già prevista anche progetto Offshore) e che andrà interamente dedicata alla crescita del settore container fino a un milione di teu in più. Ritengo che questo sia un obiettivo raggiungibile e sostenibile per Venezia».

I NUMERI

Ferro e acqua: lo scalo più intermodale d'Italia

IL PORTO merci di Venezia può contare su 1.447 ettari di aree operative portuali e industriali - più altri 662 ettari di canali, specchi d'acqua, strade, ferrovie e altre servitù - servite da 12 chilometri di banchine attive, raggiungibili da navi con pescaggi fino a -11,5 metri e articolate in decine e decine di lotti, tutti dotati di raccordi stradali (40 chilometri) e di 135 chilometri di raccordi ferroviari e sette chilometri di fibra ottica. Ma il porto di Venezia oggi è il più intermodale d'Italia, l'unico che alla movimentazione congiunta via nave e ferrovia aggiunge anche la modalità fluviale. Solo a marzo 2017, sono state movimentate via chiatte più di 1.600 tonnellate di merce (virole), dalla Lombardia al porto di Venezia per poi imbarcarsi da qui per la Cina. Un servizio apprezzato anche dall'Unione europea che ha inserito la tratta Venezia-Mantova lungo l'asta del Po nel Corridoio Mediterraneo della rete Ten-T contribuendo a sviluppare anche servizi regolari nei settori container, siderurgico e chimico. Un servizio sostenibile perché ad ogni chiatte (pari a 60 container o 60 camion) corrisponde un risparmio di 603 euro di costi esterni e un risparmio in termini di emissioni di anidride carbonica pari a 60,31 tonnellate rispetto al trasporto su gomma.

SOSTENIBILITÀ

Nel 2016 il record del traffico via treno

PER Venezia però l'intermodalità significa anche aver costruito una rete innovativa ed efficiente che sfrutta un mix efficiente tra ro-ro (traghetti) e ferrovia contribuendo a quella "Cura del Ferro" cui tutti i porti italiani sono chiamati a partecipare. Il 2016 il traffico ferroviario a Venezia è stato da record: 2,24 milioni di tonnellate trasportate in treno e circa 90 mila carri movimentati, pari a 7.140 treni. Nel primo trimestre 2017 si è registrato un + 2,5% rispetto al trimestre (record) dell'anno scorso. Una simbiosi tra ferrovia e trasporto marittimo realizzato grazie all'impegno di compagnie come Grimaldi e che hanno creduto e investito su Venezia valorizzando appieno il terminal dedicato alle Autostrade del Mare a Fusina e aprendo servizi settimanali da Venezia verso la Grecia oltre allo storico collegamento con Egitto, Israele e Cipro cui si aggiungerà a breve il traffico di automobili (car carrier) gestito da Neptune Lines. Tradotto in cifre un incremento di tonnellate di merce trasportate in traghetto nel 2016 pari al 30,3% e in termini di unità trasportate del 15%.

GLI SPEDIZIONIERI APPROVANO LA NUOVA POLITICA DELL'ADSP

«A piccoli passi Venezia punta al milione di teu»

Scarpa (Assosped): «Approfondire la conca di navigazione per far entrare navi oltre 7.000 teu»

VENEZIA. Approfondire il canale di accesso al porto per accogliere portacontainer più grandi; migliorare le linee ferroviarie verso l'Europa centrale; completare la realizzazione del Port community system, che ancora manca; ma soprattutto proseguire nella politica dei piccoli passi intrapresa dalla nuova Autorità portuale di sistema: sono gli ingredienti di cui ha bisogno il porto di Venezia secondo il presidente dell'Associazione delle imprese di spedizione di Venezia (Assosped), Andrea Scarpa. La comunità del porto lagunare non è più concentrata sul grande progetto del terminal container offshore, voluto dall'ultimo presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa, e congelato dal primo presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino. Una scelta, quest'ultima, che Scarpa condivide. «Il porto - afferma - ha potenzialità inesprese. Al di là di nuove infrastrutture, se verrà applicato bene il coordinamento fra amministrazioni avviato dal pre-

sidente Musolino, ci sarà un bell'incremento dell'attività portuale».

Il coordinamento fra amministrazioni e categorie, dall'Authority alla dogana, dagli autotrasportatori agli spedizionieri, è una delle misure avviate da Musolino nelle prime settimane del suo mandato. Scarpa nota anche l'attivismo nella promozione dello scalo, alle fiere di Anversa (sul break bulk) e di Monaco di Baviera (sulla logistica) e il congelamento, appunto, del progetto di porto offshore, per il momento accantonato senza escludere una sua ripresa in futuro. «Mi sembra che il nuovo presidente sia una persona pragmatica, che non presenta progetti pressoché irrealizzabili. Affronta problemi più piccoli per risolverli. Parla di rendere più efficienti le strutture che già abbiamo e con cui potremo movimentare più container di quelli che muoviamo adesso. L'anno scorso Venezia ha registrato 600 mila teu, ma l'obiettivo che possiamo raggiungere è un milione di teu. Prima le cose più banali non venivano prese in conside-

razione. Questo presidente si impegna parlando con Capitaneria, dogane, sanità marittima. Si crea un coordinamento senza spendere cifre enormi. L'intervento dell'Authority è importante perché così anche gli altri si sentono in dovere di attivarsi».

Questo non significa che non siano necessari investimenti sulle strutture: come l'ingresso e l'approfondimento della conca di navigazione, l'unica via che dà accesso alle navi dirette a Porto Marghera quando il Mose è chiuso. Oggi le navi di dimensione maggiore che possono arrivare sono quelle da 7.000 teu, passando dalla parte del Mose, le cui paratie, anche quando sono abbassate, limitano comunque i fondali. «La conca di navigazione - ricorda Scarpa - è sottodimensionata, ma prima ancora bisogna risolvere la questione dell'ingresso. Ci sono stati errori di progettazione. Per questo la Capitaneria ha limitato l'accesso alle navi fino a 170 metri di lunghezza». Risolvendo i problemi di ingresso, a partire dallo spostamento di una diga, si potrebbe



garantire l'accesso a navi fino a 270 metri, ossia le 7.000 teu che riescono a passare dove c'è il Mose. Approfondendo la conca di navigazione, potrebbero arrivare a Venezia anche portacontainer più grandi. Dal canto loro, gli spedizionieri di Assosped sono attivi su due fronti. Con gli agenti marittimi stanno portando avanti il progetto del Port community system, uno strumento ormai indispensabile per offrire servizi rapidi, ma che a Venezia ancora non c'è: «Siamo a un buon punto nella sua realizzazione, ma non è ancora partito. Occorrono investimenti importanti. Adesso abbiamo coinvolto l'Autorità di sistema portuale, che di solito promuove

queste iniziative. Ma a Venezia finora l'Authority era stata latitante».

La seconda attività a cui tiene Scarpa è la partecipazione di Assosped, anche con quote societarie, all'Its Marco Polo, la scuola post-diploma che prepara i ragazzi a diventare operatori della logistica e spedizionieri. Ne sono soci, oltre a Assosped, Cfli (ente di formazione dell'Authority) e altre realtà locali. «Si tratta di un corso di due anni, intervallati da un periodo di esperienza diretta di lavoro, riconosciuta a livello europeo. Produce circa 30-40 diplomati all'anno. E' operativa da due anni e tutti i diplomati del primo corso dopo un anno hanno trovato lavoro».

AUTOSTRADE DEL MARE

Cancian: «Bisogna programmare con più velocità»

ROMA. «Il rispetto delle tempistiche e il coordinamento sono condizioni fondamentali per massimizzare i benefici che questa grande stagione della programmazione europea e italiana può portare al nostro sistema portuale e logistico»: questi i punti chiave dell'intervento di Antonio Cancian, Presidente e amministratore delegato di Rete Autostrade Mediterranee (Ram), al seminario "La sfida del coordinamento interistituzionale per una buona programmazione. L'esperienza delle Aree logistiche integrate", promosso dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (Mit), nell'ambito delle attività del Pon Infrastrutture e Reti 2014-2020, con il supporto di Ram, che si è tenuto nell'ambito del Forum della Pubblica amministrazione: «Il Mit, con il supporto di Ram, sta svolgendo un lavoro importante e innovativo nella nuova stagione di pianificazione e programmazione degli investimenti articolata nei tre pilastri - pianificazione, programmazione e progettazione - ha spiegato Cancian -. Questo lavoro che cambia l'impostazione culturale ha dei tempi che non sono adeguati con le attuali e urgenti necessità del territorio. Nel frattempo dobbiamo comunque avviare la macchina degli interventi da attuare nel più breve tempo possibile».

LOCAL FORWARDERS APPROVE THE PORT SYSTEM AUTHORITY'S NEW POLICY

“Venice is aiming for a million TEU, step by step”

Scarpa (Assosped): Deepening the navigation basin would ensure access for ships over 7,000 TEU

VENICE. Increasing the depth of the port's access canal to receive larger container carriers; improving the rail lines to Central Europe; completing the implementation of a Port Community System, which is still lacking; but most importantly, continuing the policy of small steps, which the new Port System Authority has undertaken. According to the president of the Association of Forwarding Companies of Venice (Assosped), Andrea Scarpa, these are the elements that the port of Venice needs. The community of the port in the Lagoon is no longer concentrated on the major project of the offshore container terminal, which was driven by the last president of the Port Authority of Venice, Paolo Costa, and frozen by the first president of the Port System Authority of the Northern Adriatic Sea, Pino Musolino. Scarpa agrees with the latter decision. He declared, "The port has unrealised potential. Beyond new infrastructure, if the coordination between administrations that president Musolino has started up is properly applied, there will be a significant increase in business in the port."

The coordination between administrations and sectors, from the Port System Authority to Customs, from road hauliers to freight forwarders, is one of the measures that Musolino launched in the first weeks of his

term. Scarpa also pointed out his activism in the promotion of the port, at the fairs in Antwerp (on break bulk) and Munich (on logistics) and the freezing of the offshore port project, which has been shelved for the moment although it may be revived in the future. "I think that the new president is a pragmatic person who doesn't introduce plans that are nearly impossible to achieve. He tackles smaller problems and resolves them. He speaks of improving the efficiency of the facilities that we already have, which will allow us to move more containers than we do at present. Last year, Venice recorded 600,000 TEU, but one million TEU is a goal that we can reach. In the past, everyday problems weren't taken into consideration. This president is committed to talking with the Harbourmaster's Office, Customs, and the Maritime Health Office. Coordination is being established without spending huge amounts of money. The Port System Authority's intervention is significant because it makes the other [governmental] entities also feel obliged to take action."

This doesn't mean that investments in the facilities aren't needed: like the entry and deepening of the navigation basin, the single waterway that gives ships direct access to Porto Marghera when the MOSE system is closed. The largest ships that can enter the port now are



7,000-TEU ships, passing through the MOSE section, whose bulkheads, even when they are lowered, still limit the channel depths. Scarpa pointed out, "The navigation basin is undersized, but even before that the issue of the entry needs to be resolved. There have been planning

errors. This is why the Harbourmaster's Office has limited access by ships up to 170m long." Access could be ensured for ships up to 270m long - that is, the 7,000 TEU ships that now pass through where the MOSE is - by resolving the problem of the entry, starting with mo-

ving one breakwater. Even larger container carriers could reach Venice if the navigation basin were deepened.

From their point of view, Assosped's freight forwarders are active on two fronts. With the maritime agents they are moving forward with the Port Community System project, a tool that is now indispensable for offering rapid services, but which is not yet available in Venice: "We have made progress towards achieving it, but it has not yet launched, we need significant investments. We have now involved the Port System Authority, which usually promotes these initiatives. But in Venice up until now the Authority was nowhere to be found." The second activity in which Scarpa is involved is Assosped's participation in ITS Marco Polo, in which it holds a stake. ITS Marco Polo is the undergraduate school that prepares young people to become logistics and freight forwarding operators. Besides Assosped, CFLI (the Port System Authority's training organisation) and other local entities also hold stakes in the school. "It is a two year course, alternating with a period of direct work experience, and is recognised on the European level. It produces about 30-40 graduates per year. It has been operating for two years and after one year, all the graduates of the first course found work."

«SERVE UN NUOVO TERMINAL ALLA BOCCA DI MALAMOCCO»

«Il rebus crociere frena tutto il porto commerciale»

Santi (Assoagenti) promuove il cambio di direzione dell'Adsp sul terminal container

VENEZIA. «La priorità per il porto di Venezia - spiega Alessandro Santi, presidente dell'Associazione agenti raccomandatori e mediatori marittimi del Veneto - è sistemare il comparto delle crociere, ancora nell'incertezza dopo il decreto Clini-Passera di cinque anni fa. Occorre una soluzione innervata su una visione futura di tutto il porto. Risolvere la questione delle crociere permetterà di trovare una soluzione anche per il resto del porto commerciale».

Come si sta muovendo la nuova Autorità di sistema portuale?

«Il presidente dell'Autorità di sistema portuale Venezia-Chioggia, Pino Musolino, ha la stima della comunità portuale ed è supportato nelle sue proposte. Fra queste c'è anche quella dell'accessibilità nautica delle navi da crociera alla stazione marittima attraverso il canale Vittorio Emanuele».

Lei è favorevole a mantenere la stazione marittima nella sua posizione at-



Nave da crociera a Venezia

tuale?

«Sì, la stazione marittima ha sei terminali operativi su cui sono stati investiti milioni di euro. C'è poi un altro tema introdotto da Musolino».

Quale?

«La ricerca di una soluzione per il futuro dei container, non nel progetto della piattaforma offshore del precedente presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa, ma in un'area ad alti fondali vicino a Venezia. È un progetto possibile con costi contenuti. Bisogna ricorda-

re che i volumi di merce containerizzata nel porto di Venezia rappresentano cinque milioni di tonnellate su un totale complessivo di 25 milioni nel 2016. Il nostro porto non è legato soltanto ai container. Circa nove milioni di tonnellate sono rinfuse liquide e altrettante di rinfuse solide. Inoltre lo scalo è leader nel general e project cargo in Alto Adriatico. Senza dimenticare il settore passeggeri».

Dove sarebbe posizionato il terminal container in base al nuovo progetto?

«La conca di navigazione di Malamocco serve per garantire l'accessibilità nautica in presenza del Mose. Questa accessibilità sarà limitata con le barriere sollevate. Il terminal sarà posizionato all'imboccatura delle Bocche di Malamocco, dove un'area è già pronta, in quanto veniva utilizzata per l'attività del cantiere del Mose. I fondali potrebbero essere portati a 16 metri. Il progetto è già stato portato al ministero, che lo ha rite-



nuto possibile. È un'evoluzione dell'idea di Costa, più sostenibile in termini di costi e di previsioni sui volumi di container. Il piano di Costa prevedeva il passaggio di sei milioni di teu in Alto Adriatico, una cifra che va ridimensionata, tenuto conto che oggi fra Venezia, Trieste e Capodistria si arriva a 1,8 milioni di teu».

Qual è attualmente lo stato di salute delle agenzie marittime del Veneto?

«Anche se il 2016 si è chiuso per Venezia con segnali po-

sitivi, la redditività delle nostre aziende non è esaltante. C'è una tendenza dei clienti a ridurre le tariffe. Il margine di guadagno va trovato in una maggiore efficienza».

Quali sono le prospettive per il 2017?

«I primi due mesi sono andati bene, poi c'è stata una contrazione nei tre mesi successivi. A giugno confidiamo in una ripresa. Le compagnie marittime sono molto attive. A maggio riparte la linea diretta per l'Estremo Oriente che Cma-Cgm

aveva sospeso lo scorso ottobre 2016. La linea Neptune ha annunciato una linea di car carrier per le auto. Il terminal Ro-port-mos sviluppa le Autostrade del mare per la Turchia. La compagnia Grimaldi investe sull'intermodale nave treno dalla Grecia via Fusina verso l'Europa settentrionale. Le linee ro-ro sono in aumento. L'unico declino si registra sulle rinfuse: siderurgici, agroalimentare, prodotti energetici».

Che cosa pensa della rivalità fra i porti di Trieste e Venezia?

«Non penso che fra i due scali ci sia un problema di concorrenza né che abbiano una sovrapposizione dei traffici. Penso che la vera competizione i porti di Trieste e Venezia l'abbiano con Capodistria, ad esempio sui contenitori. Lo scalo sloveno è cresciuto più rapidamente. Oggi loro muovono 850 mila teu, contro i 600 mila di Venezia e i 500 mila di Trieste. Capodistria movimentata 700 mila automobili, in Italia questo traffico è limitato a Monfalcone e soltanto adesso, col traffico di Neptune, in parte a Venezia. Per quanto riguarda i passeggeri, invece, se si risolvono i problemi, Venezia non ha avversari».

La riforma portuale funziona?

«C'è uno stallo preoccupante, serve che il ministero dia una scossa, se no non possono partire neanche i tavoli nazionali. Nel frattempo scali come quelli di Rotterdam e Anversa non stanno fermi».

shipping@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

INTERVIEW WITH ASSOAGENTI VENETO PRESIDENT ALESSANDRO SANTI

“The cruise ship issue is putting the brakes on the entire commercial port”

VENICE. Alessandro Santi, the President of the Association of Shipping Agents and Mediators of The Veneto, explained, “The priority for the port of Venice is to accommodate the cruise sector, which is still experiencing uncertainty after the Clini-Passera Decree, which was issued five years ago. We need a solution based on a vision for the future for the whole port. Resolving the question of cruise ships will make it possible to find a solution for the rest of the commercial port, as well.”

What sort of action is the new Port System Authority taking?

“System Port Authority of Venice-Chioggia’s President, Pino Musolino, has the respect of the port community and is supported in his proposals. Among these there is also the issue of the accessibility by sea of the maritime station to cruise ships via the Vittorio Emanuele Canal.”

Are you in favour of keeping the maritime station at its current position?

“Yes, the maritime station has six operating terminals in which millions of euros have been invested. And then there is another issue that Musolino has raised.”

Which is?



“The search for a solution for the future of containers in the port, not in the previous Port Authority President Paolo Costa’s plan for the offshore platform, but in a deep-water area near Venice. It is a project that is possible with contained costs. One must not forget that the volume of containerised goods in the port of Venice is five million tonnes out of an overall total of 25 million in 2016. Our port is not tied to containers alone. About nine million tonnes are liquid bulk and as many more

are solid bulk. Furthermore, our port is the leader in general and project cargo in the Upper Adriatic. And let’s not forget the passenger sector.”

Where would the container terminal be located according to the new project?

“The Malamocco Navigation Basin serves to ensure nautical accessibility given the MOSE Project. This accessibility will be limited when barriers are raised. The terminal will be located at the mouth of the Malamocco Inlets, where a piece of

land is now ready, since it was being used for the MOSE construction site. The channel depths could probably be brought to 16m. The project has already been brought to the Ministry, which considers it possible. It has grown out of Costa’s idea, but is more sustainable in terms of costs and predictions about container volumes. Costa’s plan predicted that six million TEU would move through in the Upper Adriatic, a figure that must be reduced, keeping in mind that as of now Venice, Trieste and Koper together only move 1.8 million TEU.”

How are the Veneto’s shipping agencies doing now?

“Even though 2016 ended with positive signs for Venice, the profitability of our companies is not fantastic. There is a trend for clients to reduce their rates. Profit margins must be found through greater efficiency.”

What are the prospects for 2017?

“The first two months went well, then there was a contraction in the following three months. We are confident that we will see a recovery in June. Shipping companies are very active. In May the direct line to East Asia that CMA-CGM suspended in October 2016, will start

up again. The Neptune Line announced a line of car carriers. The Ro-port-mos terminal is developing the Motorways of the Sea for traffic to and from Turkey. The Grimaldi Company is investing in ship-train intermodal traffic from Greece via Fusina to Northern Europe. The RO-RO lines are growing. The only downward trend is in bulk traffic: steel products, agri-food, and energy products.”

What do you think of the rivalry between the ports of Trieste and Venice?

“I don’t think that there is a problem of competition between the two ports, or that their traffic is overlapping. I think that the true competition for the ports of Trieste and Venice is Koper, for example in terms of containers. The Slovene port has grown faster. They now move 850,000 TEU, versus 600,000 in Venice and 500,000 in Trieste. Koper moves 700,000 cars, while in Italy this traffic has been limited to Monfalcone and is only now coming to Venice with the Neptune traffic. But in terms of passengers, if the problems are resolved, Venice has no rival.”

Is the port reform working?

“There is a worrying sort of stalemate, the Ministry must shake things up, otherwise not even the national-level meetings will begin to be held. In the meantime, ports like Rotterdam and Antwerp haven’t slowed down.”

SCALI ALTERNATIVI

Opzione Ancona per visitare Venezia

ANCONA. Anche nel 2017 Ancona si conferma una tappa fondamentale per gli itinerari di Msc Crociere, che approderà nello scalo dorico con la “Msc Sinfonia” 18 volte trasportando nel capoluogo marchigiano oltre 45 mila passeggeri. La compagnia, che ha celebrato pochi giorni fa a Le Havre il varo di “Msc Meraviglia”, la prima delle sei nuove navi che entreranno in servizio tra il 2017 e il 2020 e che inizierà la sua stagione inaugurale nel Mediterraneo Occidentale, continua a crescere a ritmi sostenuti con una strategia volta ad offrire ai suoi clienti esperienze sempre più ricche e innovative. In quest’ottica rientra l’attenzione verso il porto di Ancona che potrà beneficiare sempre di più dei flussi del Mediterraneo, attraverso il collegamento con mete incantevoli tra cui Grecia, Croazia e Venezia e di un’utenza internazionale. Alcuni degli asset fondamentali per lo sviluppo del turismo sul territorio marchigiano sono certamente il potenziamento delle infrastrutture portuali, la tecnologia e il rinnovamento dei servizi di accoglienza: Msc conta di far approdare in futuro navi ancora più grandi.

INTERVISTA ALL'AMMINISTRATORE DELEGATO DI EUROPORTS ITALY

«Marghera non può morire per asfissia»

Corbellini: «Ma l'ossigeno non è qui accanto, e ancora troppa burocrazia frena chi vuole investire»

VENEZIA. Che ruolo potrà avere, secondo la sua esperienza, il porto di Venezia nel prossimo futuro?

«Il Terminal Rinfuse Venezia, di proprietà del gruppo internazionale Euroports, è la dimostrazione concreta che il porto di Marghera può ancora offrire risposte adeguate a imprenditori che intendano investire sul territorio con serietà, fermezza e rispetto del contesto - risponde Marco Corbellini, presidente e amministratore delegato Euroports Italy, del gruppo Euroports -. Consapevoli che le loro aspettative devono tenere conto della peculiarità pressoché unica di un porto lagunare. Purtroppo però il legislatore è intervenuto nelle problematiche portuali generali applicando la solita norma che non intende far torto a nessuno. Sicché oggi, le imprese, che non dispongono dello specchio magico della strega Grimilde, debbono calibrare l'attività in ragione dei tempi necessari affinché tale norma possa trovare applicazione. Non occorre la magia per cercare di rimanere bene in piedi superando eventuali difficoltà per far fronte con successo alle aspettative di sviluppo commerciale proprie di ogni impresa. Marghera non può morire di asfissia anche se l'ossigeno oggi non è qui accanto e i progetti di interesse per pochi non rispondono alla necessità della realtà giornaliera, cosa che la burocrazia difficilmente comprende e la politica, normalmente dedita a ben altri processi, arriva a condividere».

Quali sono i principali punti di forza per chi lavora nel o con il porto di Venezia?

«Allo stato odierno l'area portuale di Venezia abbisogna di precise e puntuali proposte di sostegno, vuoi per la problematica della crocieristica, vuoi per quelle connesse al Mose e alla conca di navigazione. I limiti infrastrutturali esistenti, a mio avviso, non consentono infatti di collocare la portualità veneziana con successo nell'attuale quadro di riferimento generale. Il piano nazionale della portualità e della logistica indica i porti quali "nodi di catene logistiche che si occupano del trasferimento delle merci porta a porta. La nota scarsa capacità e lentezza di intervento dei pubblici poteri per rendere operanti moderne reti di distribuzione, penalizza gli interventi di adeguamento commerciale. La cieca applicazione burocratica delle cosiddette regole di governo dei porti può determinare momenti di impasse che possono seriamente danneggiare la complessa rete di attività di un porto. Sarebbe necessario salvaguardare la costante opera dei terminalisti che per corrispondere alle necessità di movimentazioni delle merci,



Alcune delle tipologie di merci movimentate a Venezia: energetico (sopra) e rinfuse secche (sotto)



Venezia è un porto di riferimento per il carbone

loro stoccaggio e riconsegna, debbono porre doverosa attenzione all'andamento dei costi quale prima condizione per poter "stare sul mercato". Necessitano spazi a terra che sostengano la minimizzazione della costosa rotazione delle merci e tempi economicamente sostenibili anche per la loro riconsegna. Ovvio affermare che per gli

scali veneziani auspichiamo con notevole interesse condizioni migliori che ci auguriamo la innovata autorità portuale vorrà proporre».

Quali sono le prospettive della sua azienda?

«Le prospettive in larga parte esse dipendono dall'impegno che il nuovo presidente dell'Autorità di sistema vorrà attuare come nuovo im-



...così come per le granaglie

pulso alle nostre attività imprenditoriali con la consapevolezza che oggi è essenziale strutturare e migliorare il presente per renderlo più efficiente e disponibile per affrontare le nuove e attese sfide che, quale porto d'Europa, Venezia merita. Il compito non è facile, esso presuppone notevole spirito di squadra che sappia prescindere per

quanto possibile dai singoli interessi, massima efficienza e la consapevolezza di operare per un nuovo domani, superando così il mero mantenimento di uno status quo sempre più privo di prospettive di sviluppo. Non possiamo dimenticare che il movimento portuale offre lavoro a molte, molte famiglie, cosa per la quale sarebbe impor-

tante che i rappresentanti dei lavoratori, a volte ancorati all'oggi, ponessero lo sguardo anche al prossimo futuro».

L'Alto Adriatico è stato al centro della recente missione italiana in Cina. Quali dovrebbero essere, a suo avviso, i rapporti di Venezia con gli altri porti, anche stranieri, dell'area?

«Non ho dubbio che le buone missioni attivano altrettanti buoni propositi tralasciando priorità importanti per lo sviluppo dei traffici e dei commerci mondiali. Purtroppo ciò non è sufficiente per cogliere reali risultati se sui territori interessati non vengono predisposte le cosiddette qualità di nodo essenziale, nel caso portuale, riconoscimento non facile dipendendo esso da potenzialità reali di porto europeo non soltanto sulla carta stampata. Nel caso poi dell'interesse collettivo per i porti commerciali dell'Adriatico Napa occorre considerare l'effetto concorrenziale che a voler dir bene esclude accordi anche fra gli scali nazionali. Non è detto che tutto sia superabile quindi anche le anzi esposte difficoltà, ma lo Stato non può pensare che le aziende portuali private rinuncino ad una equilibrata competizione a favore dei propri fondamentali e naturali interessi».

La precedente presidenza dell'Autorità portuale ha puntato molto sul progetto del porto d'altura. Qual è il suo punto di vista a tale proposito?

«La fredda analisi dei fatti che si sono succeduti nello scalo commerciale portuale merita una semplice valutazione. La crisi mondiale che purtroppo ha dimostrato come in pochissimo tempo possano variare interessi, costumi, qualità della vita tali da modificare seriamente i sistemi di comunicazione commerciale quindi anche i traffici e i singoli interessi, nella nostra veste di terminalisti non possiamo evitare almeno due brevi considerazioni. Uno: i tempi necessari per la realizzazione di un porto off-shore con annessi e connessi come sino ad ora delineato, sono tali da far dubitare circa l'opportunità di proseguire nell'avviamento del progetto. Due: nel perseguire comunque nella attività di realizzazione del sistema di porto esterno, maggiormente si evidenzia la assoluta necessità di riproporre in termini pressoché definitivi il quadro generale del rimanente porto lagunare sotto ogni profilo quindi valutando e proponendo presenze, attività, sistemi concessori innovativi, canali, dragaggi e quant'altro, pena la condizione di asfissia prima richiamata. Credo pertanto di non cadere in errore affermando che oggi non esistono le condizioni».

OBJECTIVE: TWO MILLION TONNES

The hub between Europe and East

Trials of the freight village in Verona with a tri-weekly link

VENICE. The "Fusina" was the machinery that sprung up on the Tajada, the mighty riverbank built by the Venetians in the 1430s to block and channel the streams that spilled into the Lagoon, and whose silt threatened to imprison the city.

Fusina is actually located on the bank of the oldest mouth of the River Brenta, which was formed, according to ancient history, in October of the year 589, after the Breach at Cucca, the great flood which created the Venetian Lagoon. Before that apocalyptic flood, the river seems to have made its way to the Adriatic by passing through two large lakes, by a sinuous route that can still be detected in the Grand Canal, a remainder of that ancient river.

Fusina has kept its vocation as an industrial site and logistical hub for Venice, because it is the main access via the Lagoon both to the city, and since

the mid-Nineteenth Century, to part of its vast industrial area.

Precisely because of this, the Port Authority opened Venice Ro-Port Mos here in 2014, with a 230 million investment (70% private capital) and 10 million in European co-financing. The infrastructure was built on the land that was formerly the Alumix plant, the State-owned aluminium giant which was sold to the American ALCOA Group in the 1990s. Mantovani (majority stakeholder), Adria Infrastructure and Covoco own stakes in the terminal alongside the Port System Authority, and the Grimaldi Company showed interest in entering the company in October 2016.

With the infrastructure's entry into service, ferry transit was eliminated from the Giudecca Canal and therefore prevented ferries from passing in front of Piazza San



Grimaldi Lines is the main Venice Ro Port Mos client, and soon also an important shareholder of this infrastructure

Marco. Three years from its entry into service, alongside the freight-passenger lines to Greece operated by the Anek company, the purpose for which the Venice Ro Port Mos was designed is taking shape, namely to be a major crossroads for traffic from the Eastern Mediterranean to Germany and Central Europe. The Grimaldi service (five departures per week) with a maritime link to Igoumenitsa and Patras (with optional transit via Bari) generated a million tonnes of freight moved in 2016 - almost the entirety of the RO-RO traffic that passed through Venice, which was 1.052 million tonnes - thus launching a new function for the port, which must reinvent its logistical future in an area where indu-

stry has been lost, however, leaving space and an infrastructural endowment that are unique in Italy for their size. So the traffic generated by the Motorways of the Sea in the port of Venice has grown by 30% in a single year "and 2017 also promises to close with a double-digit increase," Pino Musolino explained. Musolino is the president of the Chioggia-Venice Port System Authority. For Guido Grimaldi, the Sales Director for the company's short-sea traffic, the results in Venice can be doubled: the goal is two million tonnes, in a sector that is one of Italy's logistical peculiarities, since our country accounts for 36% of this type of traffic in the Mediterranean Sea (source: SRM) [translato-

r's note: i.e. RO-RO traffic]. The port of Livorno has the greatest volume, with 12 million tonnes, while for comparison, Genoa is at 7 million, the same figure as nearby Trieste. In addition to Grimaldi's schemes to increase traffic - alongside the links to Greece there is also the service to the ports of Alexandria, Ashdod, Haifa and Limassol - The Port System Authority is aiming to strengthen the ground section of the intermodal corridor. In fact, the Fusina terminal is five minutes from the motorway, but for the long-range ground links, the rail option now has lines to Frankfurt, Duisburg, Lübeck and Rostock.

However, there is no freight village that can draw and di-

rect the goods to and from the port of Venice: Padua works for the lines on the Tyrrhenian Sea, and therefore the ideal partner, with which the Port System Authority has already started conversations, is the Verona Freight village. It is one of the largest facilities in Europe, which is in fact now the point of contact between Italy and the Central European logistical system, through the Brenner Pass motorway and rail line.

And for this reason, the freight village could function as a collector for the rail traffic to and from Venice, and the new tri-weekly link announced by Grimaldi at the beginning of May between Verona and Fusina is an experiment in this direction.

INTERVIEW WITH THE PRESIDENT OF THE VENICE-CHIOGGIA PORT SYSTEM AUTHORITY

"Logistics, our new challenge"

Musolino: "Deep-water port? It would be better to launch more sustainable projects"

VENICE. What role could the port of Venice play in the near future, according to your experience?

«The port of Venice and its development - answers Pino Musolino, the President of the Venice-Chioggia Port System Authority - can contribute in a fundamentally important way, on one hand, by supporting exports from companies in the region, by contributing to the growth of industry in the North East, and by bringing the best of Made in Italy to all world markets. On the other hand, the development of the port system and logistics at Porto Marghera could attract new companies and generate new jobs today and for young people in the future. We must first of all make the most of the investments that were made in the existing infrastructure, and watch the market closely, its demands and its dynamics. Porto Marghera now employs 13,000 people and hosts more than 1,000 companies, three quarters of which are engaged in logistics and the port sector; our commitment is to them and to the entrepreneurial fabric of the North East, despite also aspiring more and more to reach South Central European markets. Furthermore we will always bet on logistics and integrated and sustainable port systems. It is necessary to attract new high value-added industries by reusing and resto-

ring the disused areas in the port of Marghera that would make the most of the enormous existing infrastructure, whose value is estimated at 6.4 billion».

What are the most important strong points for those who work in/with the port of Venice?

«Besides the centuries-old tradition that characterizes us as an ancient port, certainly our privileged geographical position with respect to European manufacturing, infrastructural areas that are among the largest in Europe, and specialized operators in sectors with high growth potential. For example, among the latter, I am thinking of exceptional loads - which have grown 15% on an annual basis - of the agribusiness sector, which is worth 2.5 million tonnes of freight/year between cereals, oilseeds and flour; and we mustn't forget the movement of containers, in which the port of Venice leads the Adriatic with over 600,000 TEU. With regard to the sector that generates the most value for the region, which is RO-RO, we are growing speedily after a difficult period because of the instability in the Mediterranean. In fact, RO-RO has grown 30.7% from 2015 to

2016. In addition to this, there is the great opportunity to move freight not only by sea, but also efficiently by railway. From 2009 to 2016, rail traffic almost doubled, +180% in rail wagons handled in the basic terminal service. 2016 was a record year for rail transport in Porto Marghera, with about 2.24 million tonnes and about 90,000 wagons moved - or 7,140 trains - and there are six rail companies: Trenitalia, Rail Traction Company, In-rail, Captrain, SBB, CFI. They operate at the Marghera Scalo Station, which is linked to 25 terminals of which 14 are in operation. The trend is continuing in 2017, as a matter of fact with a slight increase: in the first quarter almost 600,000 tonnes of goods, about +2.5% more than the record quarter the previous year».

What are the prospects for the Port of Venice?

«We expect significant growth and the possibility of making the most of this port's potential. On 23 July in Venice we will celebrate the 100th anniversary of this incredible industrial-port hub called Porto Marghera, which will allow for the creation of an extraordinary logistical platform, partial processing in the port and therefore development for the

type of manufacturing that we now handle. We currently have bottlenecks to be removed, including the adjustment of the navigation basin for access to the port once the MoSE System for the protection of the city of Venice from high waters enters service, and a solution for the cruise industry. These are two issues that have remained unresolved for too long, which could harm the future growth of the port, but could also offer new opportunities once they are resolved».

In what sense?

«In terms of the navigation basin, since we will have to do something to make it functional, we are thinking of creating a deep-water berth that would allow larger ships to come to Venice. This investment, which is not excessively large, but is crucial, could make the most of some existing MoSE facilities that are to be demolished (resulting in further useless cost burdens) and become the solution to restore the accessibility of the port. In addition to this, we must work to bring in as much traffic as possible not only in the container sector, but also, as we have done, in RO-RO and the automotive sector, which came to Venice for the first time in May, 2017».

The Upper Adriatic was at the centre of Italy's recent mission to China. In your opinion, what sort of relationship should Venice have with the other ports in the area, including the foreign ones?

«Full collaboration with Trieste, we are complimentary ports for traffic and markets. We are closely watching the ports on the other side of the Adriatic, which are achieving double-digit growth rates, but we are not alarmed. China's Silk Road project is very complex and gives Venice certainty. We are preparing to make the most of the opportunities and the traffic that comes to us, every port will do the best it can as it must. For the moment, from the institutional point of view, we have already signed collaboration agreements with the two Chinese ports of Ningbo and Tianjin and we are working with Venice's Cà Foscari University, which has been collaborating with our Chinese partners for a while; from the commercial point of view, in addition to the Ocean Alliance's direct container line to the Far East, we remain a reference port for oversized load exports to China and iron and steel imports. In addition to that, there are the

international relationships that we have undertaken with the ASEAN countries, and with Vietnam in particular. Therefore these are the solid and tangible foundations on which we are building our marketing strategy, as part of the BRI (Belt and Road Initiative)».

The previous Port Authority president's term was very much oriented toward the deep-water port project. What is your point of view on this subject?

«Before launching monumental investments, one must make the most of what one has, and it is especially necessary to make a proper study of the market and its dynamics. The North Adriatic now has no presence on the major transshipment routes, so thinking of making a major investment - even an economical one - which would reach its breakeven point at 6 million TEU is not sustainable. We must think about projects which are perhaps smaller, but are totally market oriented. The project for a deep-water berth at Malamocco goes in this direction, and is combined with the very significant potential of the former Montesyndial site (which was already contemplated for the offshore project) and which will be entirely dedicated to growing the container sector up to an additional 1 million TEU. I believe that this is an achievable and sustainable objective for Venice».

SIGLATO UN NUOVO ACCORDO CON LA OCEAN ALLIANCE

Traffici break bulk, il porto di Venezia torna protagonista

Due nuovi servizi, con Neptune il debutto nel settore autoveicoli

VENEZIA. Anche quest'anno il porto di Venezia è stato protagonista ad Anversa alla fiera internazionale Break Bulk Europe, che riunisce i più importanti operatori del settore a livello mondiale. Massiccia la presenza degli operatori a fianco dell'Autorità di sistema portuale di Venezia-Chioggia: per i terminal c'erano Multiservice di Venezia e Sorima di Chioggia; per gli agenti e raccomandatori presenti Radonicich, Mirco Santi, Tositti, Bassani, Columbia, Minucci; per gli spedizionieri, Baggio, Stemarshipping, Broccardo e Cts Trasporti.

Il presidente dell'Adsp, Pino Musolino, spiega che «ad Anversa ci siamo presentati forti di una crescita consistente (+15%) nel comparto e una vasta serie di imbarchi di break bulk e colli eccezionali messi a segno negli ultimi mesi. Imbarchi così rilevanti da ricordare i fasti del 1200, quando i veneziani trasportarono via mare, a bordo delle galee, le colonne di San Marco e San Todaro e la quadriga

della Basilica».

Un rimando al passato che si ritrova anche nel logo, nelle grafiche e nei materiali con cui l'Autorità di sistema si presentata in fiera.

Tra i colli eccezionali trasportati nel 2016 e nel 2017 vanno infatti ricordati la gigantesca caldaia partita per gli Emirati Arabi (così grande da richiedere la nave più lunga mai arrivata alle banchine veneziane); quattro reattori dal peso complessivo di 3.600 tonnellate diretti in Malesia, due dei quali prodotti a Mantova e arrivati a Venezia via fiume; una lunghissima colonna "gas absorber" (30 metri) destinata a Port Said, movimentata in tempi record.

A questi vanno aggiunti i recenti trasporti eccezionali in esportazione di yacht e maxi yacht che hanno richiesto particolare attenzione e capacità nelle operazioni di imbarco e manovra, specializzate visto il loro pregio.

L'appuntamento di Anversa è stato scelto per l'annuncio ufficiale dell'attivazione da

maggio 2017 di due nuovi servizi marittimi, entrambi di rilevante importanza per lo sviluppo del porto del Veneto.

Il primo, segna l'apertura di un nuovo comparto di traffico, quello degli autoveicoli.

A darne l'annuncio Peter Menzel, direttore commerciale di Neptune Lines, compagnia greca tra più importanti al mondo nella logistica degli autoveicoli, il cui traffico di riferimento si concentra sul Mar Mediterraneo e il Mar Nero, servendo oltre 20 mercati e 30 porti chiave in quest'area.

Dopo aver chiuso un progetto con Ford Germania, Neptune Lines inizierà il suo rapporto con Venezia aggiungendo lo scalo al Venice Ro-Port Mos terminal al suo servizio settimanale "Adriatico".

«Siamo entusiasti - dice Mentzel - di iniziare a lavorare con il porto di Venezia potendo contare su un terminal specializzato e dedicato come quello Ro-Ro di Fusina, e siamo convinti che sarà un successo anche grazie alla



collaborazione con il nostro rappresentante locale, il gruppo Tositti».

Neptune Lines può offrire la possibilità di collegamenti veloci diretti tra Italia, Turchia e Grecia, tramite il suo snodo intermodale del Pireo, verso i porti di Israele, Egitto, Libano, Algeria, Tunisia, Marocco e Mar Nero per tutti i tipi di spedizioni nel comparto. Il secondo servizio è in realtà un ritorno: a maggio è infatti ripreso il servizio diretto con

l'Estremo Oriente operato dalla Ocean Alliance (composta dalle compagnie di trasporto container China Cosco Shipping, Evergreen di Taiwan, la francese Cma Cgm, e Oocl di Singapore) sospeso nei mesi invernali per un calo strutturale della domanda e oggi ripristinato confermando Venezia e l'Adriatico come terminale marittimo della Via della Seta del 21esimo secolo.

Il servizio diretto della Ocean

Alliance è iniziato con la nave "Apl Oregon" presso il terminal Vecon di Venezia (gruppo Psa di Singapore) e come confermato dalle compagnie, consentirà di sviluppare in particolare il traffico break bulk (trasformatori, serbatoi, yacht, ecc...) con l'obiettivo di movimentare circa 2.000-2.500 teu a nave tra esportazione e importazione. Le 10 navi utilizzate per il servizio hanno tutte capacità tra 6.500 e 6.800 teu.

TWO NEW SERVICES WITH NEPTUNE LINES AND OCEAN ALLIANCE - AND A DÉBUT IN THE MOTOR VEHICLE SECTOR

Venice will be a leading player in break bulk once again

VENICE. This year the port of Venice was the leading player at the Break Bulk Europe International Fair, which brings together the most important operators in the sector at the global level.

There will be a significant presence of operators alongside the Port System Authority of Venice-Chioggia: representing the terminals, Multiservice of Venezia and Sorima of Chioggia; for the agencies, Radonicich, Mirco Santi, Tositti, Bassani, Columbia and Minucci; for the freight forwarders, Baggio, Stemarshipping, Broccardo and Cts Trasporti.

"We went to Antwerp with strong results and consistent growth (+15%) in the sector and an enormous list of break bulk embarkations and unusual shipments handled in recent months. These embarkations were so outstanding that they recall the pomp of 1200 when the Venetians transported the columns of San Marco and San Todaro and the quadriga of the Basilica of San Marco on their galleys," Port System Authority President Pino Musolino said.

This reference to the past



was also in the logo, in the graphics and in the materials which the Port System Authority produced for the fair. Among the exceptional shipments transported in 2016-17, the following should be pointed out: the gigantic boiler that departed for the United Arab Emirates (so large that it required the largest ship that has even come to dock in Venice), four reattori of an overall weight of 3,600 tonnes headed for Malaysia, two of which were ma-

de in Mantua and were brought to Venice by river, and an extremely long (30 meters) "gas absorber" column headed for Port Said, which was handled in record time.

On top of these, there was also the recent exceptional transport of yachts being exported and maxi yachts that required particular attention and specialised expertise because of their quality.

The fair in Antwerp was chosen for the official announ-

cement of the activation of two new maritime services started in May 2017, both of which are very important for the development of the port of Venice.

The first indicates the opening of a new traffic sector, namely motor vehicles.

Peter Menzel, the Sales Director for Neptune Lines, the Greek leading company in motor vehicle logistics, made the announcement.

Neptune's core business is concentrated in the Mediterranean and the Black Sea, and it serves over 20 markets and 30 key ports in this area. After it has completed a project with Ford Germany, Neptune Lines will begin its relationship with Venice, adding a call at the Venice Ro-Port Mos terminal to its "Adriatico" weekly service. Mentzel stated, "We are excited to begin working with the port of Venice, since we can count on the specialised and dedicated Fusina RO-RO Terminal, and we are convinced that it will be a success, also because of our collaboration with our local representative, Tositti Group." Furthermore, Neptune Lines can offer the pos-

sibility of fast direct links between Italy, Turkey and Greece, and through its Piraeus hub, to Israel, Egypt, Lebanon, Algeria, Tunisia, Morocco and the Black Sea for all kinds and types of shipments in the sector.

The second service is a major revival: in May 2017, returned the direct service to and from East Asia operated by the Ocean Alliance.

It was suspended during the winter months because of a structural decline in demand and has now been restored, confirming that Venice and the Adriatic will be the maritime terminal of the Silk Road of the 21st Century.

The Ocean Alliance direct service, which involves the companies China Cosco Shipping, Evergreen Line (Taiwan), CMA CGM (France), and OOCL (Singapore) will begin with the ship "APL Oregon" which arrived at Venice's Vecon Terminal (PSA Group of Singapore) on 10 May, and as the companies have confirmed, the service will allow for the particular development of break bulk traffic (transformers, tanks, yachts, etc.) with the goal of handling about 2,000-2,500 TEU on ships between imports and exports.

The 10 ships that will be used for the service have capacities between 6,500 and 6,800 TEU.

VIA DELLA SETA

La Camera di Commercio chiede la Zes

VENEZIA. «L'ampliamento dell'attuale porto franco o la creazione di una zona franca speciale può determinare le condizioni per un notevole sviluppo del porto di Venezia nei prossimi dieci anni, con ricadute positive per l'intero Paese. In particolare, la possibilità di ampliare il perimetro della Zona franca doganale di Venezia ad aree ricomprese in ambito portuale non contigue potrebbe essere la premessa per un secondo upgrade quello del riconoscimento di Zona economica speciale. Nel Patto per lo sviluppo di Venezia, governo e municipalità avevano già concordato questa prima fase di sviluppo; ora è il momento di agire».

Lo sottolinea Damaso Zanardo, coordinatore della Commissione città metropolitana della Camera di commercio Venezia-Rovigo. «Nell'annuale rapporto sulle economie del Boao Forum for Asia 2017 - rimarca Zanardo - è stato detto che una stima degli investimenti che affluiranno in Europa in termini di prodotto interno lordo generato nei prossimi 15 anni, è di circa 250 trilioni di dollari perché lungo la nuova via della seta saranno costruiti parchi industriali, zone economiche speciali ed iniziative varie interessanti per le imprese italiane e europee».

All the news in your hands



Notizie e approfondimenti su shipping, trasporti, logistica, economia, tecnologia e ambiente.



Sessioni

1.239.467



Utenti

559.578



Visualizzazioni di pagina

3.983.197



Durata sessione media

05:35

Google Analytics
Gen-Dic 2016

Leggi ora
www.themeditelegraph.com

The
Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport