© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

catenaria.

Erogazione di metano per la navigazione

alia in ritardo

A Panigaglia l'unico progetto

Sono cambiate le regole sul trasporto di rifiuti ?

LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

DOMANI LA GUIDA PRATICA DEL SOLE 24 ORE

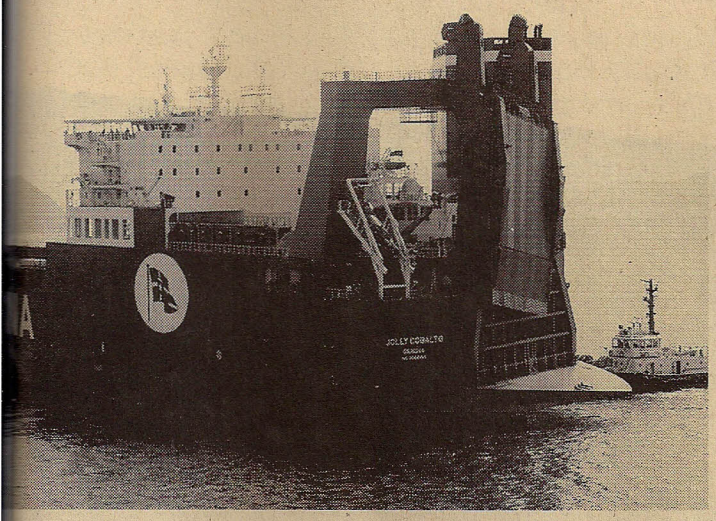
Che cosa cambia: il nuovo ambito di applicazione dell'Aia, le procedure per il trasporto dei rifiuti, l'impatto ambientale nei cantieri

In vendita a 0,50 euro oltre al prezzo del quotidiano

essere trasportate in uno scalo vicino dal quale immettersi in autostrada e raggiungere altri porti, per dare carburante direttamente alle navi o lasciare il metano liquido in appositi depositi di stoccaggio.

Finora, peraltro, solo una nave è stata rifornita di Gnl, tramite autobotte, in un porto italiano. È successo a Civitavecchia, nel maggio 2014, per un traghetto con motore Rolls Royce a Gnl, diretto nel Nord Europa. E domani (salvo rinvii) la Ham Italia, società che realizza impianti e commercializza Gnl, eseguirà, con autobotti caricate in Spagna, un rifornimento di metano liquido al traghetto (con motore Wartsila) costruito, e in fase di prova, presso lo stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia. Intanto sia Ham, sia altri operatori privati, come ad esempio Gnl Med, sarebbero pronti a realizzare nei porti italiani piccoli impianti fissi per la distribuzione del Gnl. Ma molti scali frenano, a fronte della mancanza di normativa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Logistica. Potenziato il transhipment

Da Gioia Tauro linea ferroviaria con il porto di Bari

Vincenzo Rutigliano
BARI

Gioia Tauro, primo scalo italiano di transhipment, rimette in moto l'intermodalità con un collegamento ferroviario con il porto di Bari, che segna anche il vero rientro di Maersk nel porto calabrese. Gioia Tauro smette così di essere dedicato esclusivamente al trasbordo dei container e si propone anche (era già accaduto in passato, fino al 2006) come *gate* di ingresso, via terra verso il Sud Italia, dei container e delle merci che approdano al porto calabrese con le navi dell'East-West network di Maersk Line.

Per Bari l'intermodalità - con un treno blocco a settimana di capacità pari a 64 teu (container da 20 piedi) e possibilità di portare container high cube (più alti di quelli tradizionali), oltre che merci pericolose - riparte con l'accordo tra Maersk Italia e l'operatore Gts Rail.

Un accordo che, per Alessio Muciaccia, ad del gruppo barese, «conferma che l'economia del Sud sta dando segni di ripresa e vitalità». Il servizio, che fa di Bari un terminal inland di sbarco/imbarco dei container che approdano al porto di Gioia Taur, è uno dei due collegamenti intermodali (l'altro è per Nola) che fanno parte di un piano di rafforzamento in Italia della Maersk, annunciato a dicembre scorso. La compagnia ha deciso, infatti, di completare su Gioia Tauro e il Sud Italia i servizi accessori alle navi.

«Ai clienti - spiegano alla Maersk - offriamo così servizi più rapidi grazie alla flessibilità del treno che possiamo gestire secondo le schedule delle nostre navi». Il nuovo collegamento non sposta (per ora) grandi traffici, non incide quindi significativamente sui flussi, che restano legati per la quasi totalità al trasnhipment; tuttavia è importante perché segna, come si è accennato, il ritorno dello scalo al ruolo di *gate* di ingresso per il Sud e arricchisce l'offerta del porto calabrese. Aiuta poi a ridare competitività allo scalo proprio sul transhipment con il Far East (la Cina pesa per il 13% dei container movimentati) e l'America.

IL PROGETTO

Partito il servizio del gruppo Maersk per portare i container dalle banchine utilizzando treni blocco

«Con questo accordo - spiega Domenico Bagalà, ad della Mct, la società del gruppo Contship Italia che gestisce il terminal di Gioia Tauro, dove ha investito, in 20 anni, 400 milioni ed occupa 1.300 addetti - riprendiamo il progetto, nato nel 1995, di fare di Gioia Tauro, come porto di terra, una valida alternativa a quello di Malta. E cioè sia trasnshipment che gate per il Sud Italia e poi per l'Italia, rispetto all'Europa mitteleuropea. La strada è difficile, ma dobbiamo provarci. Sul calo dei traffici del porto nel 2014 (-3,8%, *ndr*) il nuovo servizio non inciderà nel breve, ma quest'anno puntiamo a recuperare cercando nuovi mercati e nuova clientela».

© RIPRODUZIONE RISERVATA