



The **INTERNATIONAL
PROPELLER CLUB
PORT OF BRINDISI**

TO PROMOTE, FURTHER AND SUPPORT
MERCHANT MARINE, TRANSPORTATION AND
COMMUNICATIONS, TO PROMOTE COMMERCE,
PUBLIC RELATIONS AND CULTURAL EXCHANGES

Dalle Reti TEN-T al Piano Regionale dei Trasporti

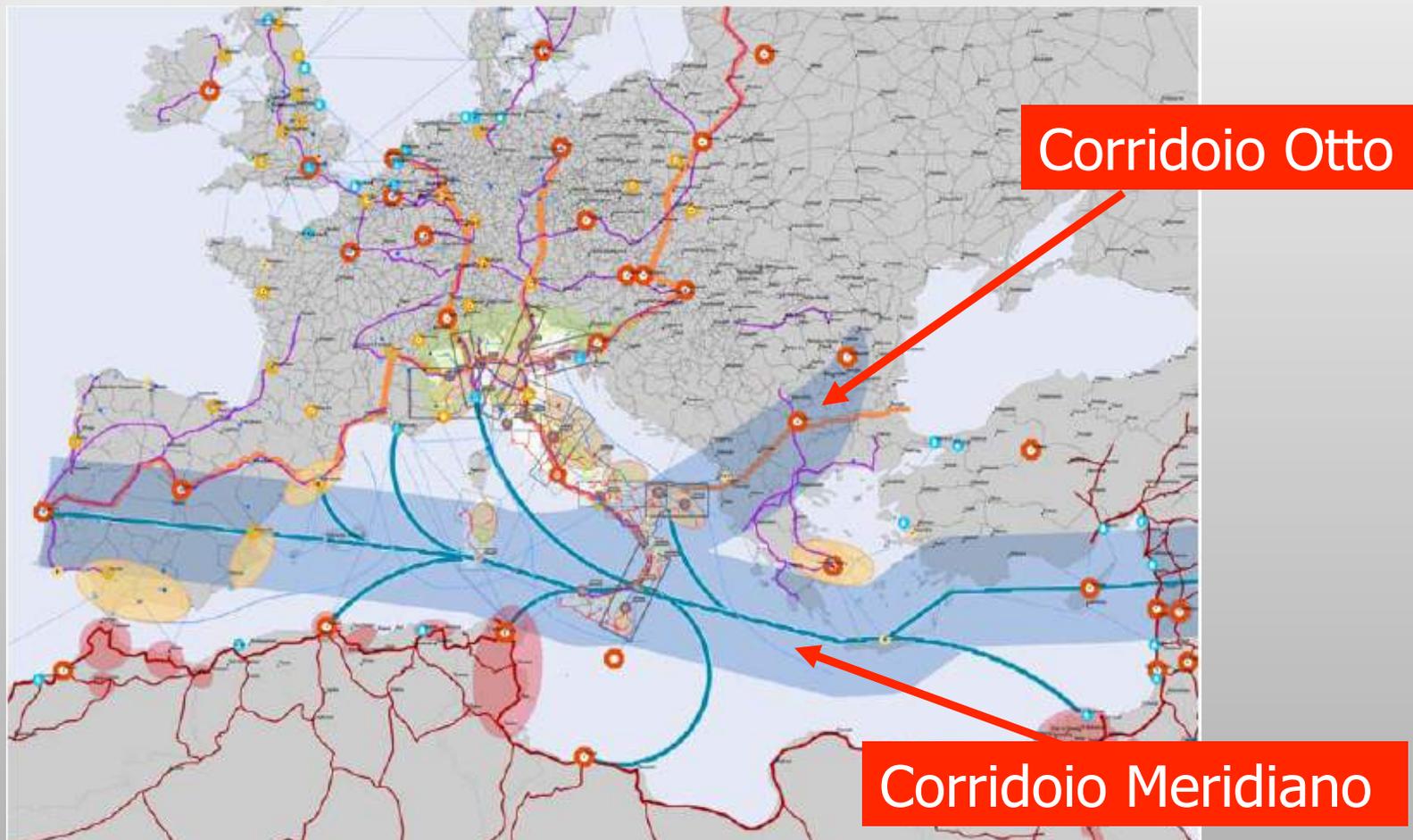
:

**“Il Sistema Portuale del Salento
tra turismo e logistica”**

Ing. Donato CAIULO

Brindisi, 3 Maggio 2014

Il Quadro Strategico Nazionale proposto dal Ministero delle Infrastrutture (Dicoter, 2006), ha posto particolare attenzione ai processi di territorializzazione strategica del mezzogiorno come area su cui puntare per la competitività del paese, attraverso il “Corridoio Meridiano”



DISEGNO STRATEGICO NAZIONALE

Le Piattaforme Transnazionali

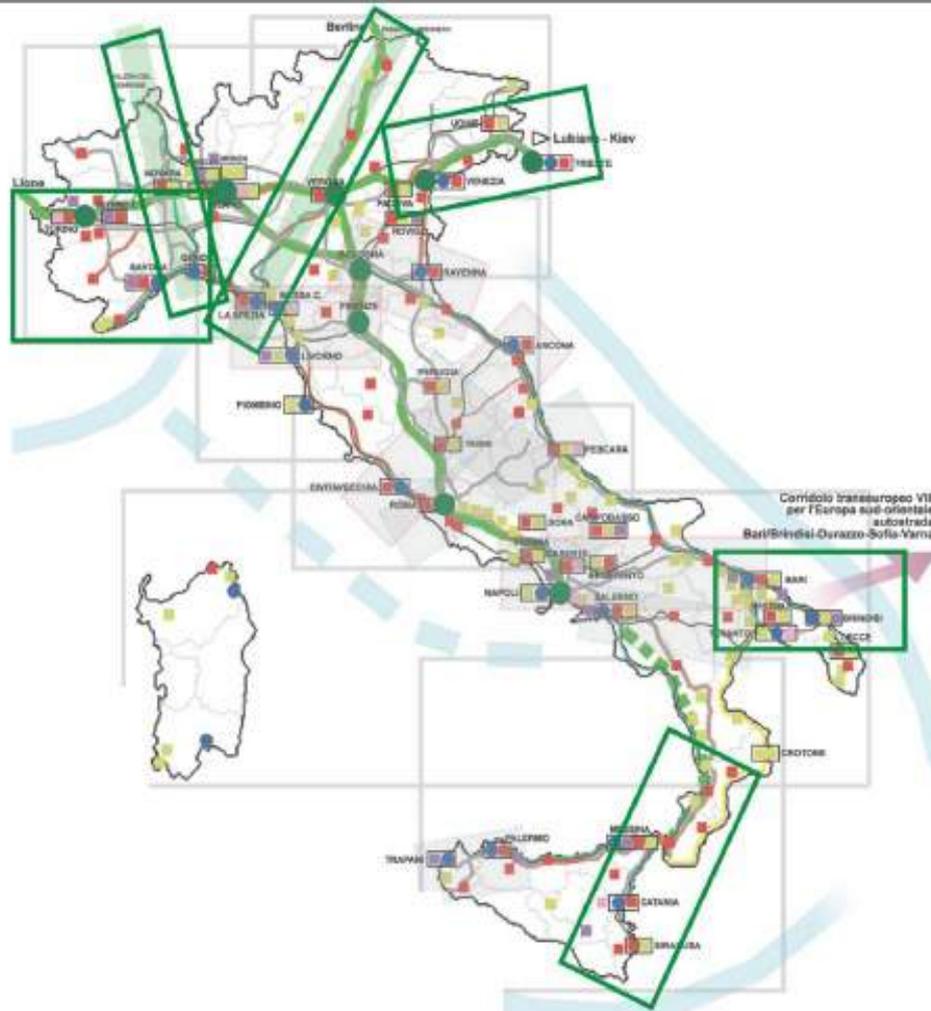
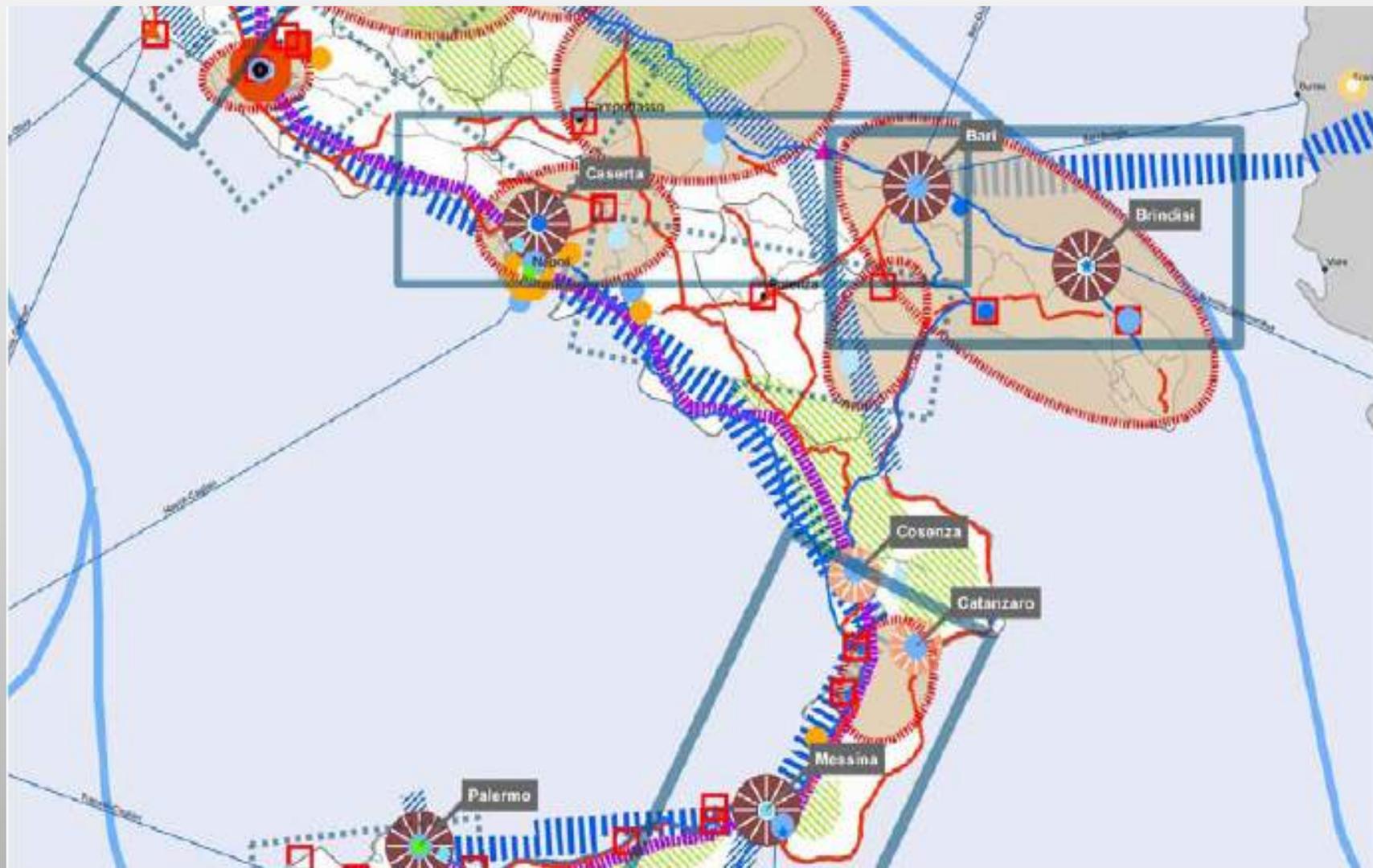
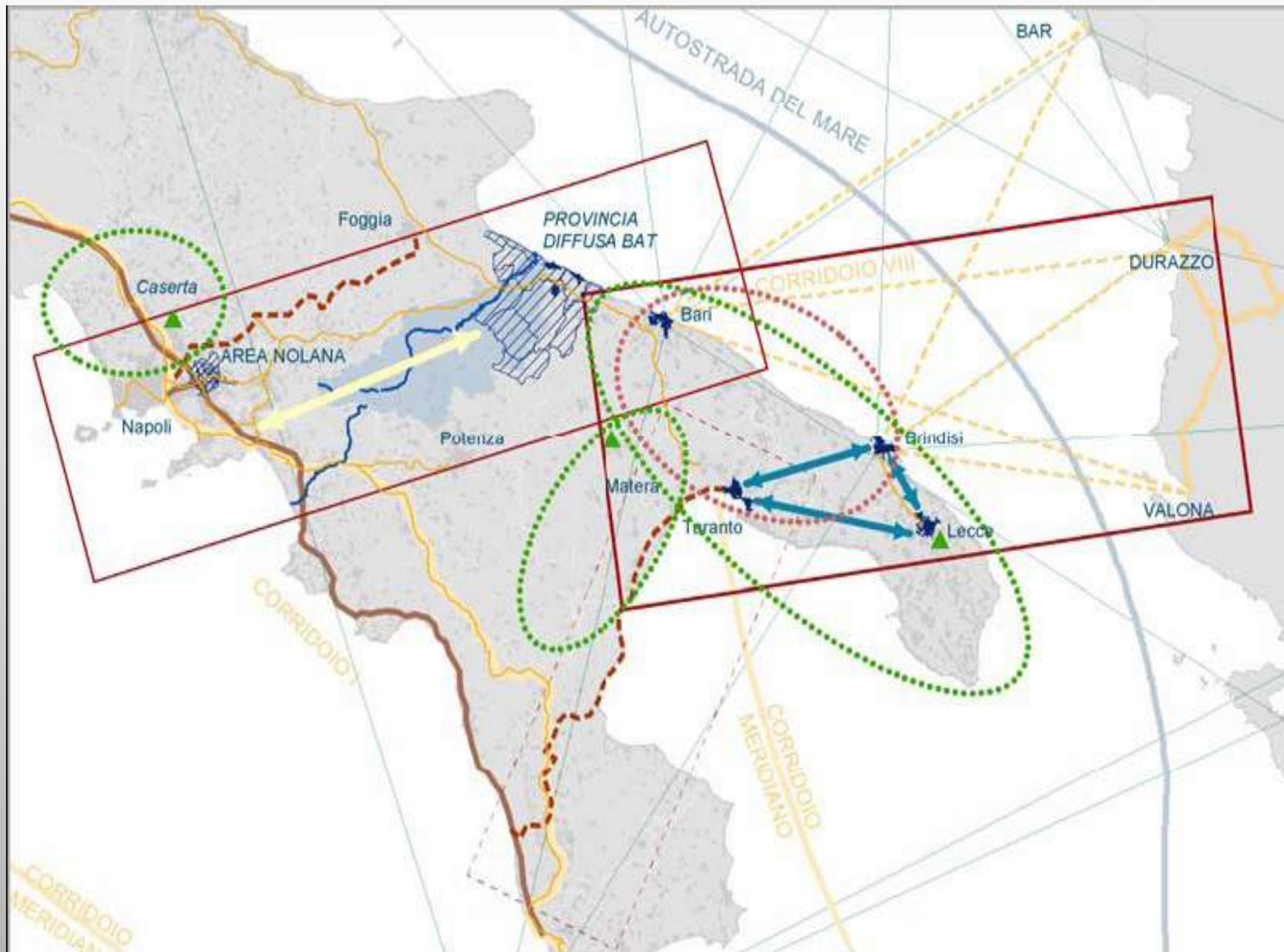


Figura 23 - Le piattaforme transnazionali

PIATTAFORMA TERRITORIALE STRATEGICA TRANSNAZIONALE SUD-ORIENTALE (A5)



Piattaforme Territoriali e Distretti



Legge Interporti (in corso di approvazione)

- Art. 1.
- (Ambito di applicazione e definizioni)
-
- 4. Ai sensi della presente legge si intende:
- **a) per «piattaforma logistica territoriale»,**
- il complesso delle infrastrutture e
- dei servizi, presenti su un territorio interregionale,
- destinati a svolgere funzioni connettive
- di valore strategico per l'intero territorio
- nazionale, in particolare nei suoi rapporti con
- la rete transnazionale dei trasporti, per favorire
- l'interconnessione piu` efficace al fine di
- migliorare la competitivita` del Paese;

Legge 22 dicembre 2011, n. 214

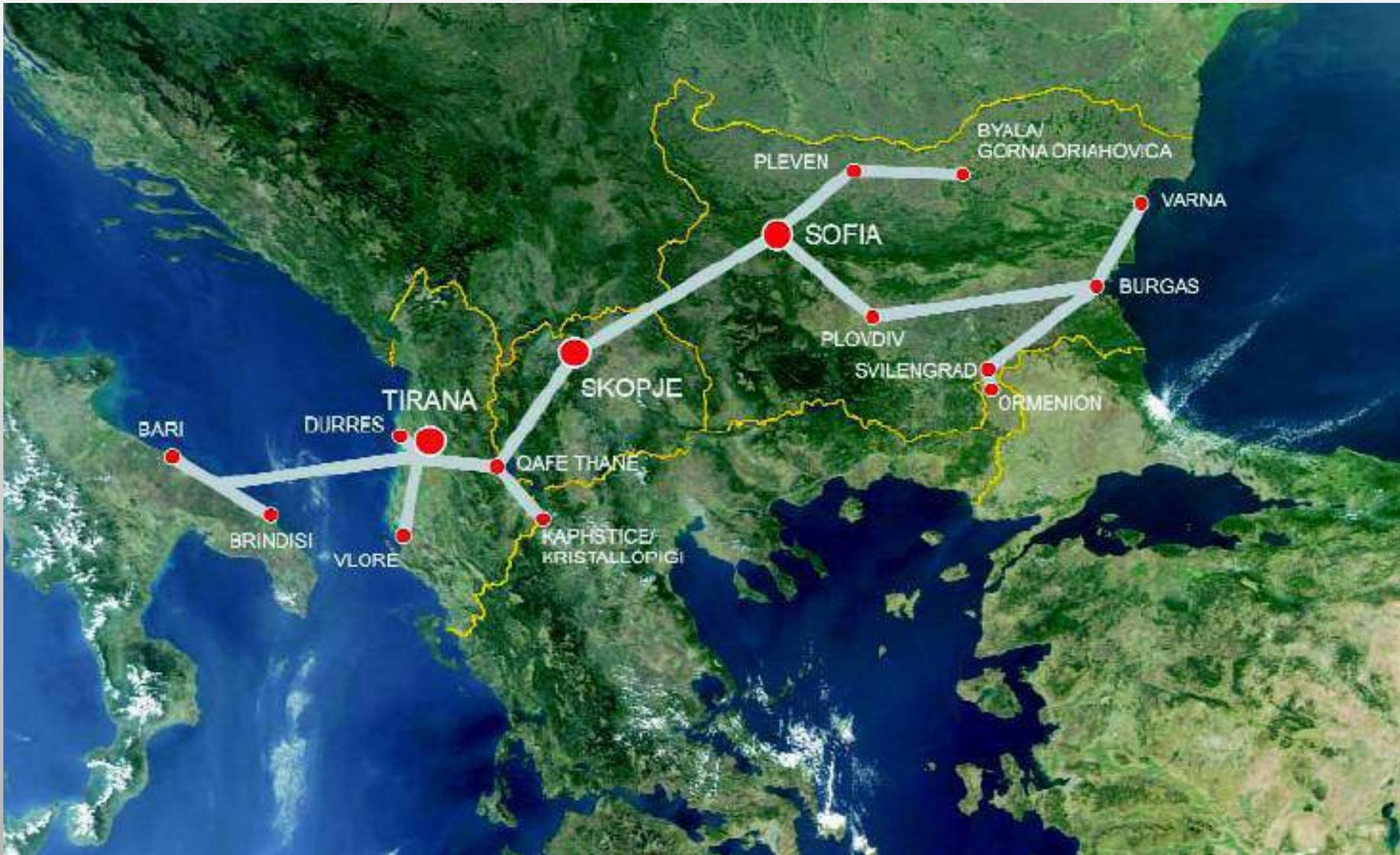
Art. 46. Collegamenti infrastrutturali e logistica portuale

- 1. Al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, le **autorità portuali possono costituire sistemi logistici** che intervengono, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie.
- 2. Le attività di cui al comma 1 devono realizzarsi in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa comunitaria, **avendo riguardo ai corridoi transeuropei e senza causare distorsione della concorrenza tra i sistemi portuali.**
- 3. Gli interventi di coordinamento devono essere mirati all'adeguamento dei piani regolatori portuali e comunali per le esigenze di cui al comma 2, che, conseguentemente, divengono prioritarie nei criteri di destinazione d'uso delle aree.
- 4. Nei terminali retro portuali, cui fa riferimento il sistema logistico, il servizio ai fini dello sdoganamento è svolto di norma dalla medesima articolazione territoriale dell'amministrazione competente che esercita il servizio nei porti di riferimento, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.
(comma così modificato dall'art. 9, comma 3-novies, legge n. 44 del 2012)

Mercato di riferimento hub portuale di Taranto



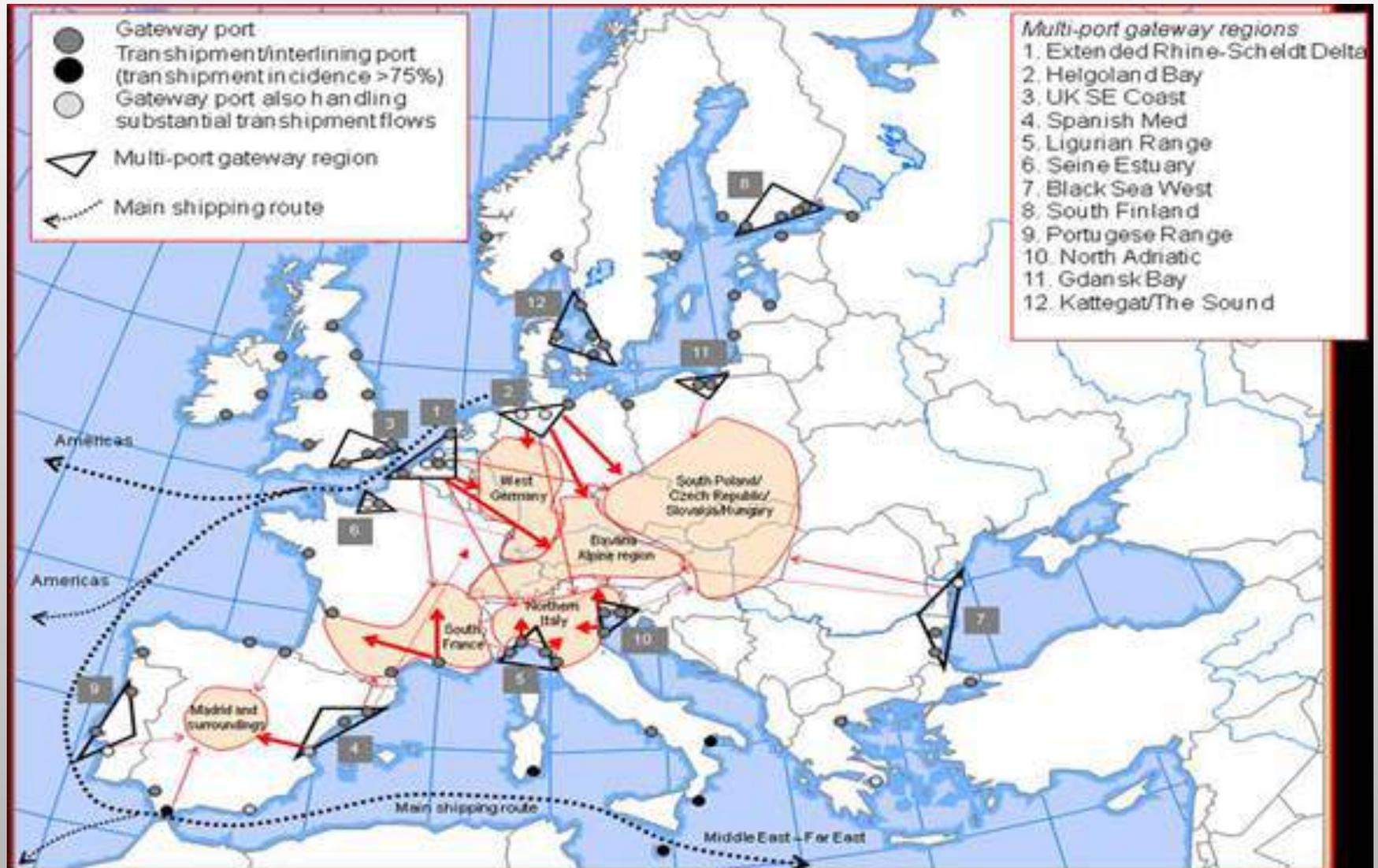
Piattaforma Strategica Territoriale A5 e Corridoio 8



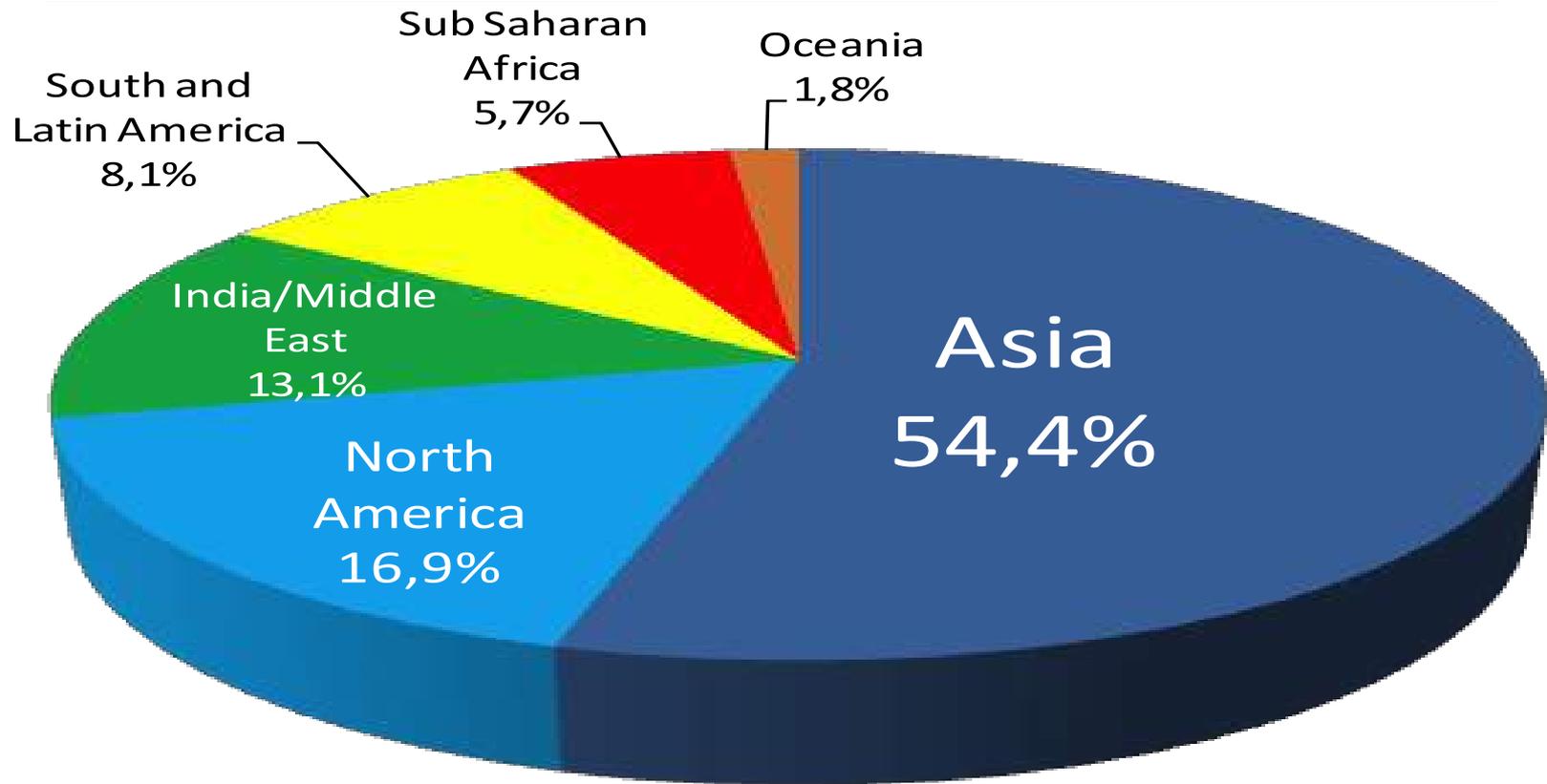
Le Piattaforme Territoriali Strategiche tra Africa e Balcani



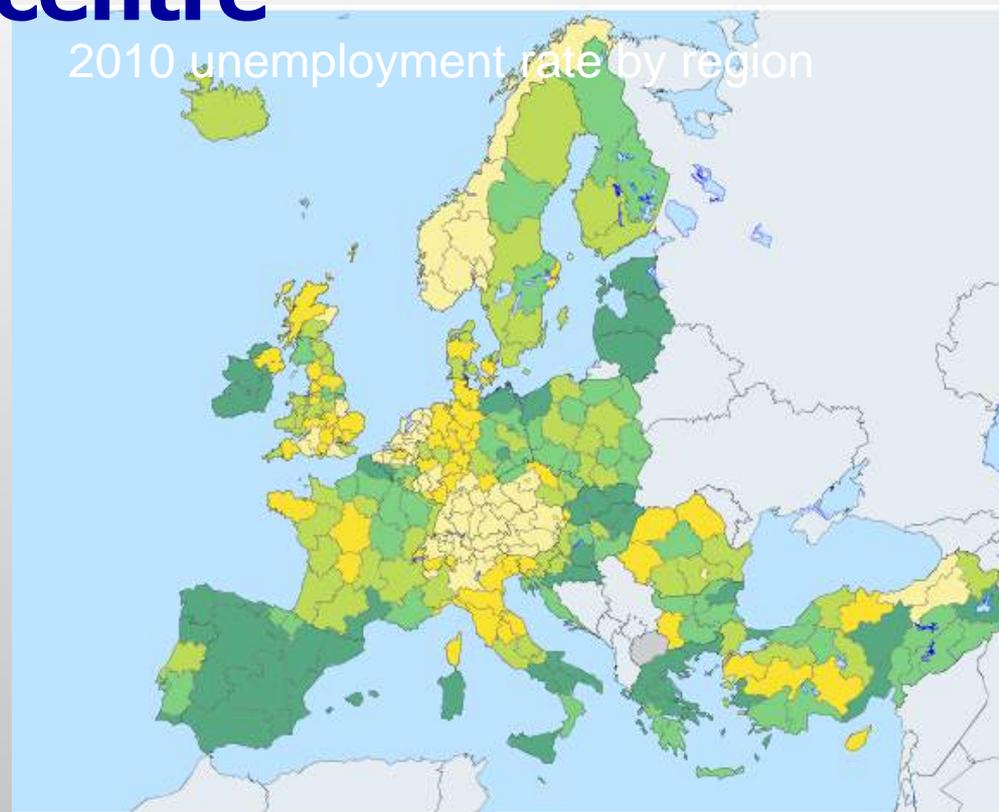
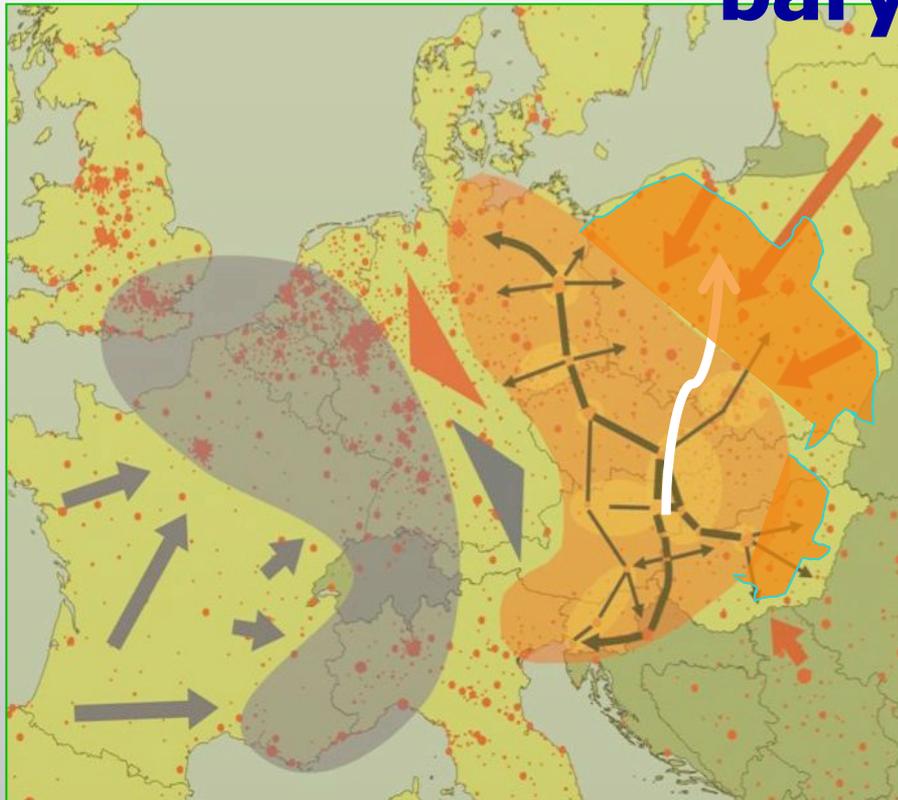
T. Notteboom (2010), Journal of Transport Geography, vol. 18 n. 4



The European container market, year 2010



Shift of the European economic barycentre



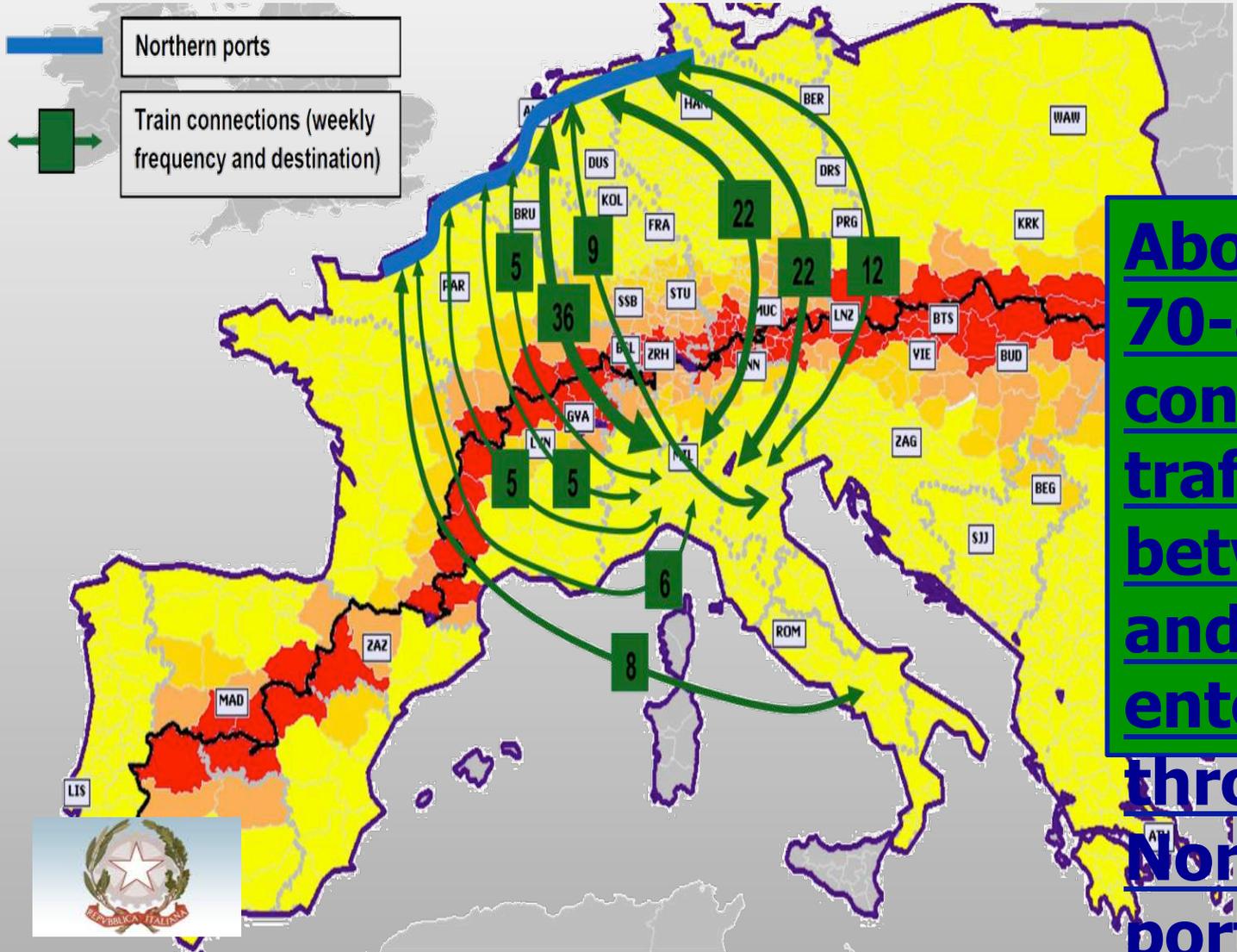
2030: The “new Europe” is expected to double its share of the EU GDP. The growth of market share will be balanced between domestic market and western EU countries.

Ministero delle
Infrastrutture e dei



Northern Europe towards southern Europe

Europe



About 70-80% of container traffic between Asia and Europe enters Europe through the Northern ports



Trade flows and competition: the contestable markets

Presently the EU logistic system faces the paradox of connecting **Shanghai** to **Munich** via Rotterdam instead of via either Trieste or Genoa, though this implies **4.815 extra km** at sea and **287 km extra km** inland.

This is due to:

- **difficulties** for the Italian ports to **handle 10-12 million TEU/year**, accommodating **12.000 TEU** vessels;
- **difficulties** to ship **containers through the Alps**, towards the northern European market. It is worth noticing, however, that some 160 trains/week enter the Italian market from the northern European ports.



**Ministero delle Infrastrutture e
dei Trasporti**

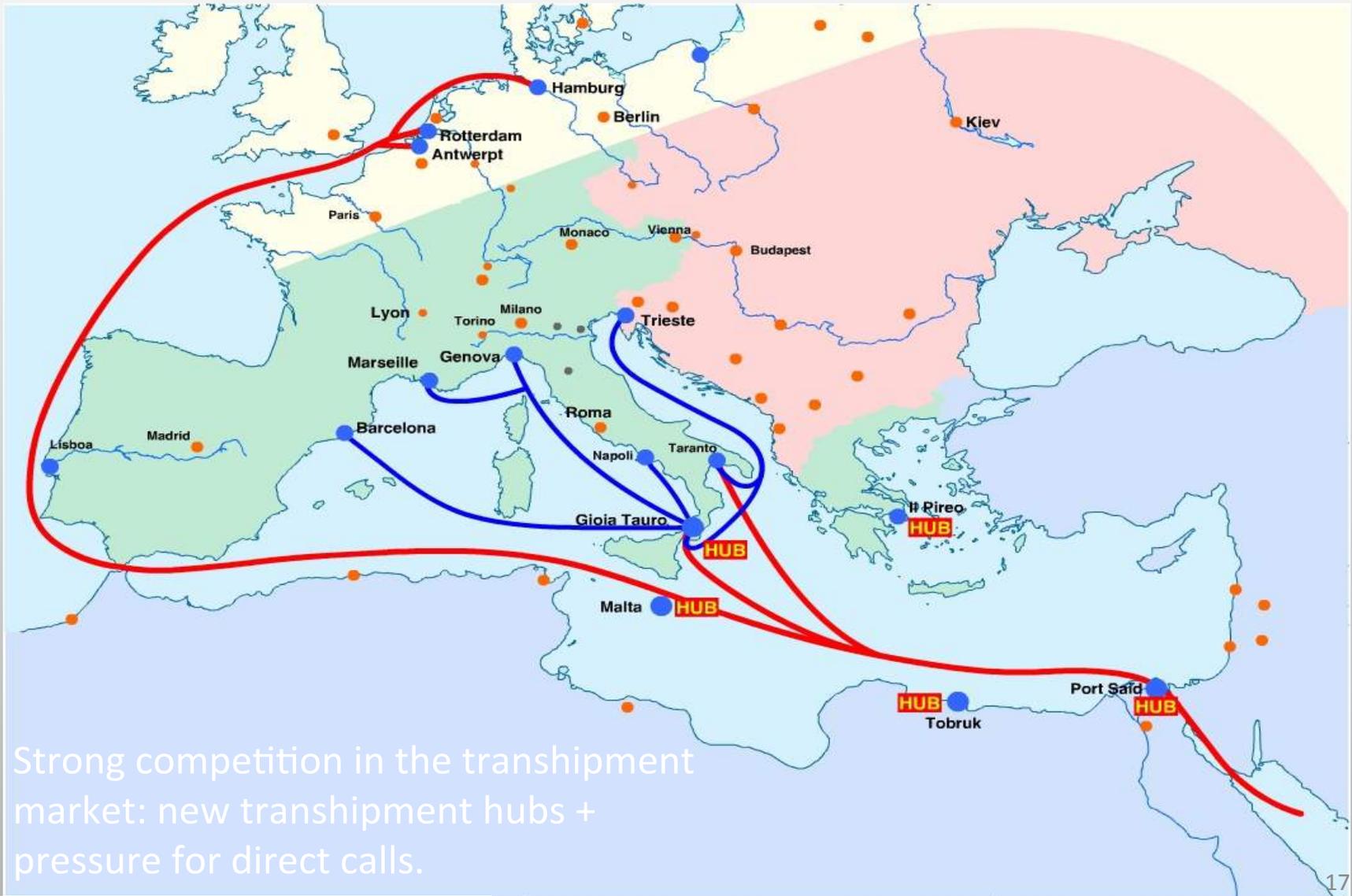
Market shares in total European container traffic (sample of 79 ports)

-  Gateway port
-  Transshipment/interlining port (transshipment incidence >75%)
-  Gateway port also handling substantial transshipment flows
-  Multi-port gateway region
-  Main shipping route





Sea-sea transshipment flows from the Far East are consolidating in Port Said



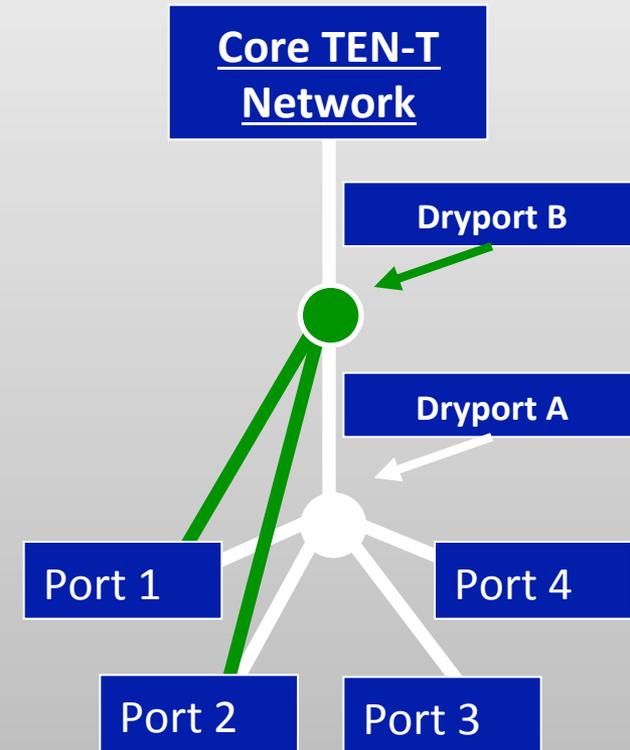
From a port system to a multi-port system

None of the Italian ports has the infrastructural and operative features to make it **convenient** for a 12.000 TEU vessel deployed on a far-east Europe route to call it as **single port of call**.

This result can be achieved only by **gathering** together **several ports** in the **same service**. These have to play as ports of the **same port system**. On the Adriatic side these are Ravenna, Venezia and Trieste (plus **Ancona, ...Bari, Brindisi e Taranto**).

As to be competitive, it is required that every port in each port system, is equipped **both to accommodate big vessels** and **to move goods** along the relevant TEN-T corridors.

This necessarily implies to shape a “multi-port logistic system connected to the TEN-T corridors network”.



multi-port logistic system connected to the TEN-T corridors





The Adriatic port and corridor system



Mediterranean corridor 

Adriatic-Baltic Corridor 

Helsinki-La Valletta corridor 

-  = Dryport
-  = Port
-  = Airport
-  = Urban area

Ministero delle
Infrastrutture e dei

The Helsinki-La Valletta system

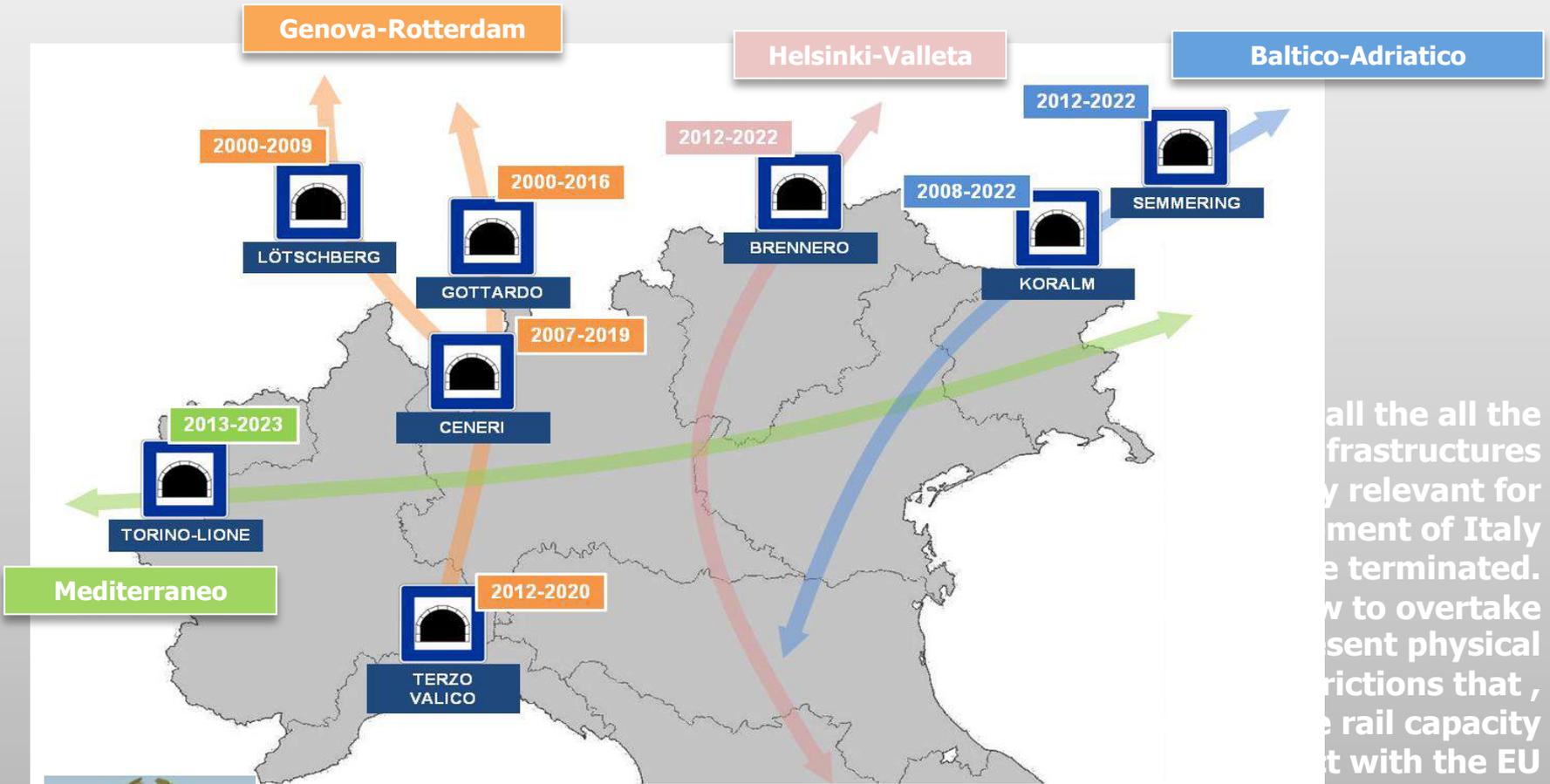


**The Helsinki-La Valletta
multi-port logistic system**

-  = Dryport
-  = Port
-  = Airport
-  = Urban area

Ministero delle Infrastrutture

Italian passes to Europe



all the all the
 frastructures
 y relevant for
 ment of Italy
 e terminated.
 w to overtake
 sent physical
 rictions that ,
 e rail capacity
 t with the EU
 markets.



**Ministero delle
 Infrastrutture e dei**

The forthcoming Italian port system of European Interest

OF EUROPEAN INTEREST
(2011 PROPOSAL)



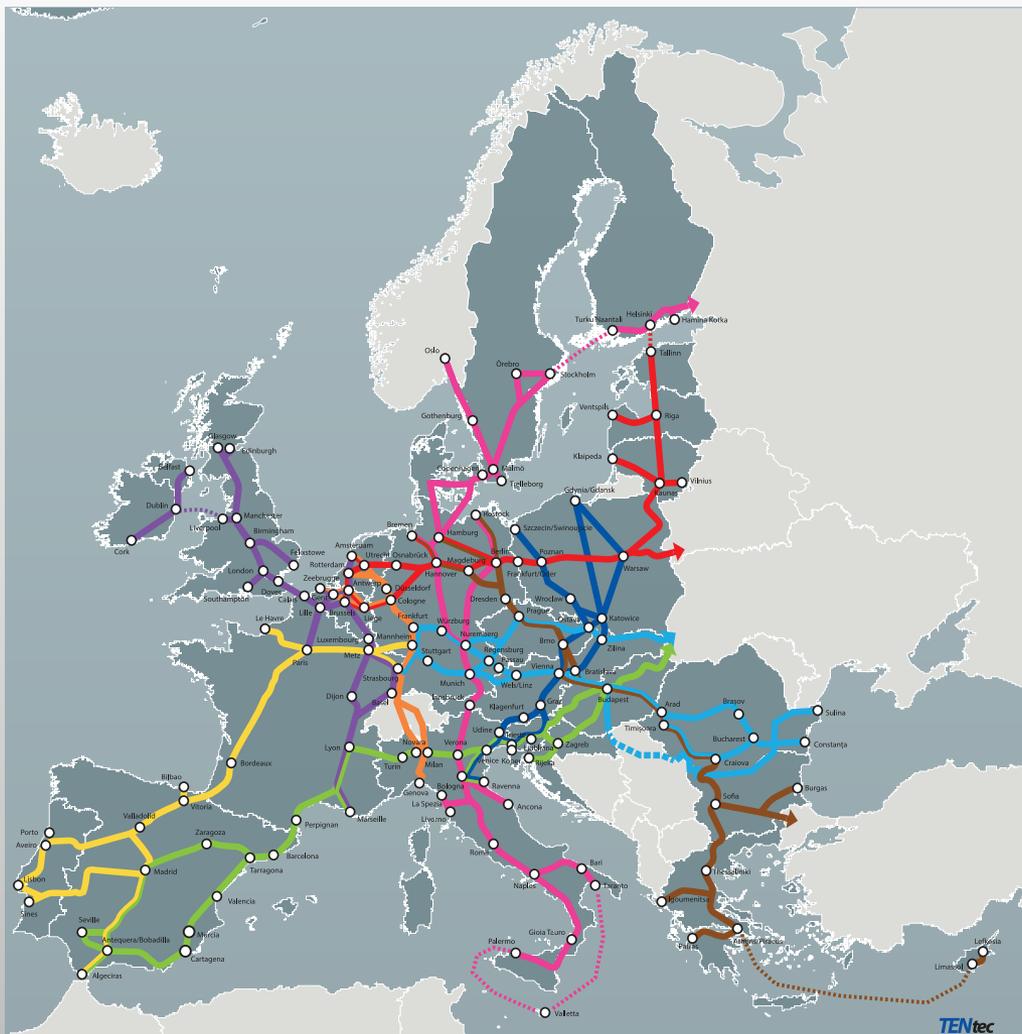
The TEN-T corridors will cross Italy from north to south and from east to west, connecting its regions to each other and with the rest of Europe. At the same time the corridors will connect the most important Italian port clusters with the mainland, allowing goods to move quickly to and from the European markets. The TEN-T network identifies four main Italian port clusters, two at the north and two at the south of the peninsula.

Northern clusters are the Tyrrhenian and the Adriatic, whereas at the south ports are those of the Campania and of the Puglia regions.



European
Commission

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK TEN-T CORE NETWORK CORRIDORS



Legend

- BALTIC-ADRIATIC
- NORTH SEA-BALTIC
- MEDITERRANEAN
- ORIENT/EAST-MED
- SCANDINAVIAN-MEDITERRANEAN
- RHINE-ALPINE
- ATLANTIC
- NORTH SEA-MEDITERRANEAN
- RHINE-DANUBE

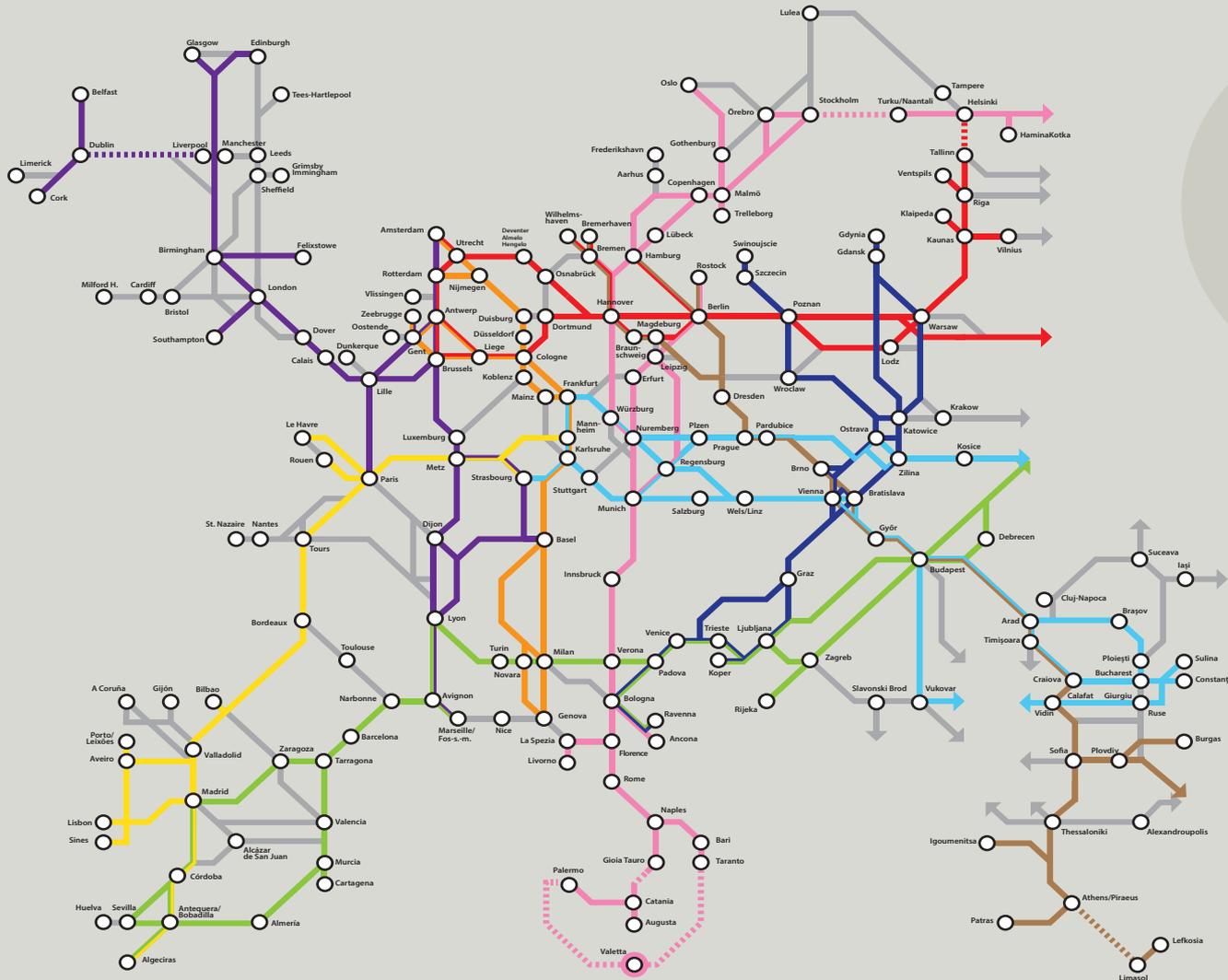


REGULATION (EU) No 1315/2013 OF THE EUROPEAN PARLIAM...



THE TEN-T CORE NETWORK AND CORRIDORS

SCHEME (RAILWAYS & INLAND WATERWAYS) BASED ON THE OUTCOME OF THE INFORMAL TRILOGUE OF 27th JUNE 2013



- Legend**
- BALTIC - ADRIATIC
 - NORTH SEA - BALTIC
 - MEDITERRANEAN
 - ORIENT / EAST-MED
 - SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
 - RHINE - ALPINE
 - ATLANTIC
 - NORTH SEA - MEDITERRANEAN
 - RHINE - DANUBE
 - OTHER CORE NETWORK



**Comprehensive & Core Networks:
Inland waterways and ports**

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE UK



Core	Comprehensive	Core
<ul style="list-style-type: none"> Inland Waterways / Completed Inland Waterways / To be upgraded Inland Waterways / Planned 		Ports



Comprehensive Network: Railways, ports and rail-road terminals (RRT)
Core Network: Railways (freight), ports and rail-road terminals (RRT)

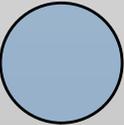
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO **SI** SK FI SE UK

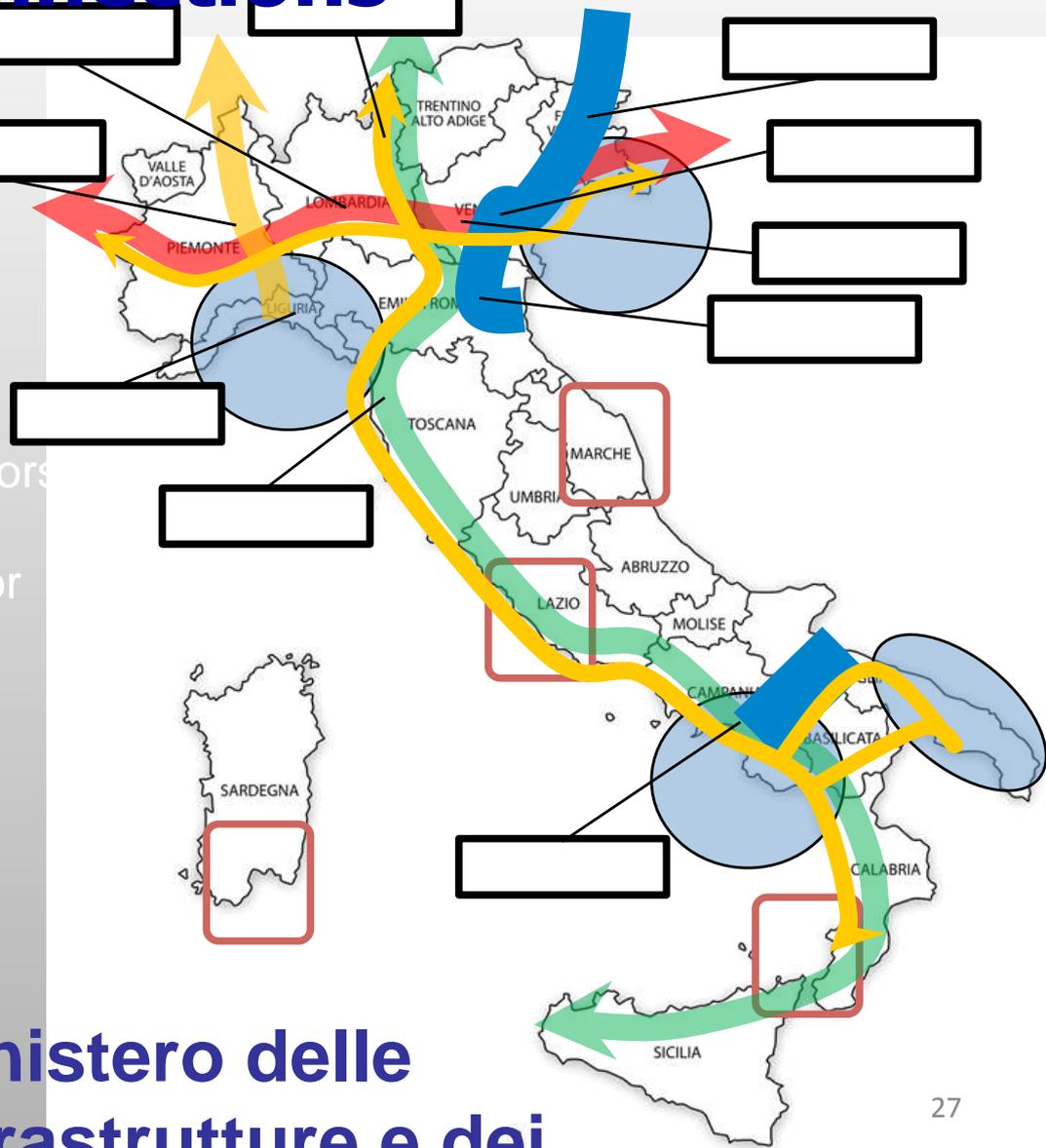


Comprehensive		Core	Comprehensive		Core	Comprehensive		Core
		Conventional rail / Completed			High speed rail / Completed			Ports
		Conventional rail / To be upgraded			To be upgraded to high speed rail			RRT
		Conventional rail / Planned			High speed rail / Planned			

The Italian transport system and its connections

connections

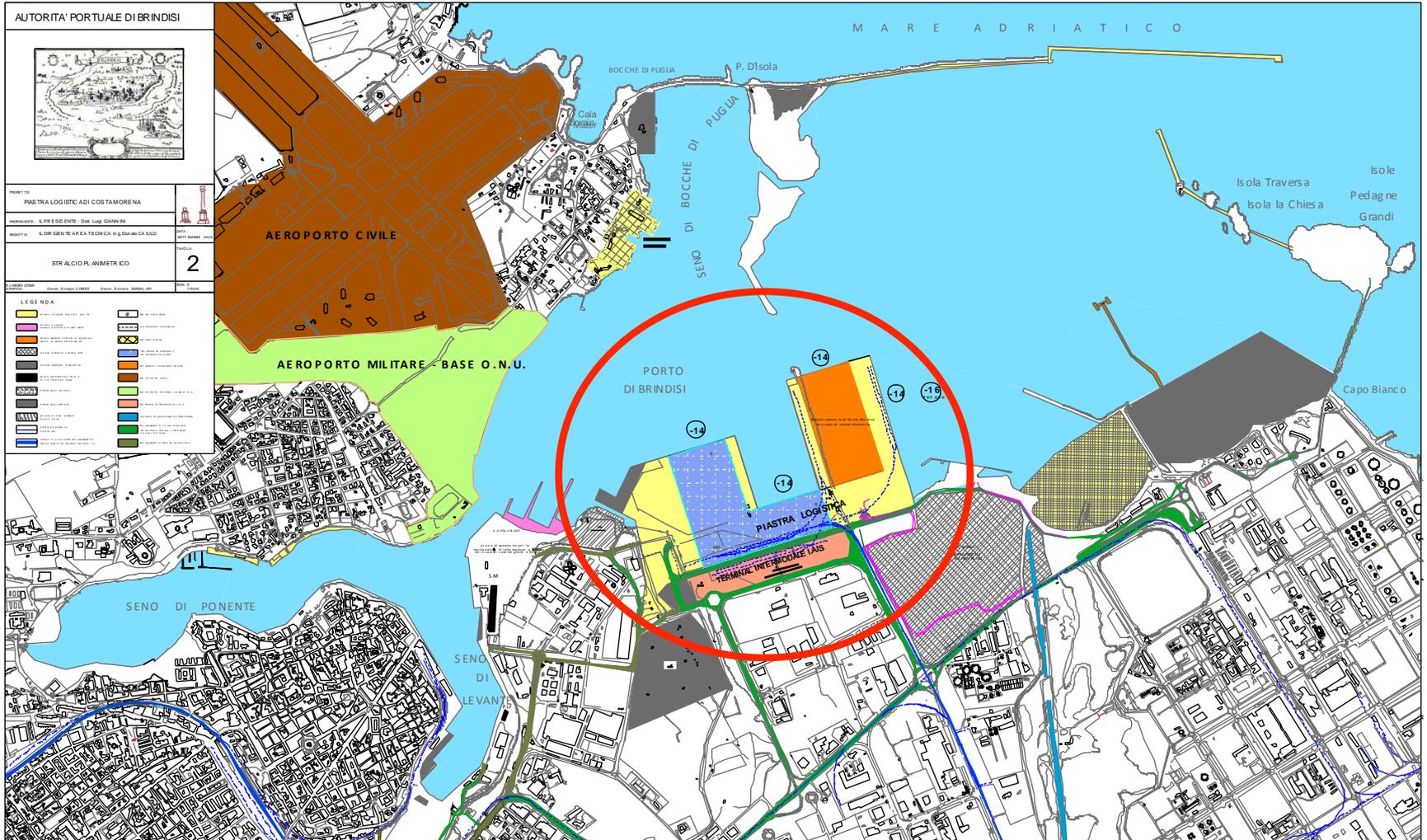
-  Mediterranean Corridor
-  ERTMS and Freight Corridors
-  Helsinki-La Valletta Corridor
-  Port systems
-  MoS terminals
-  Network improvements
-  Dryport



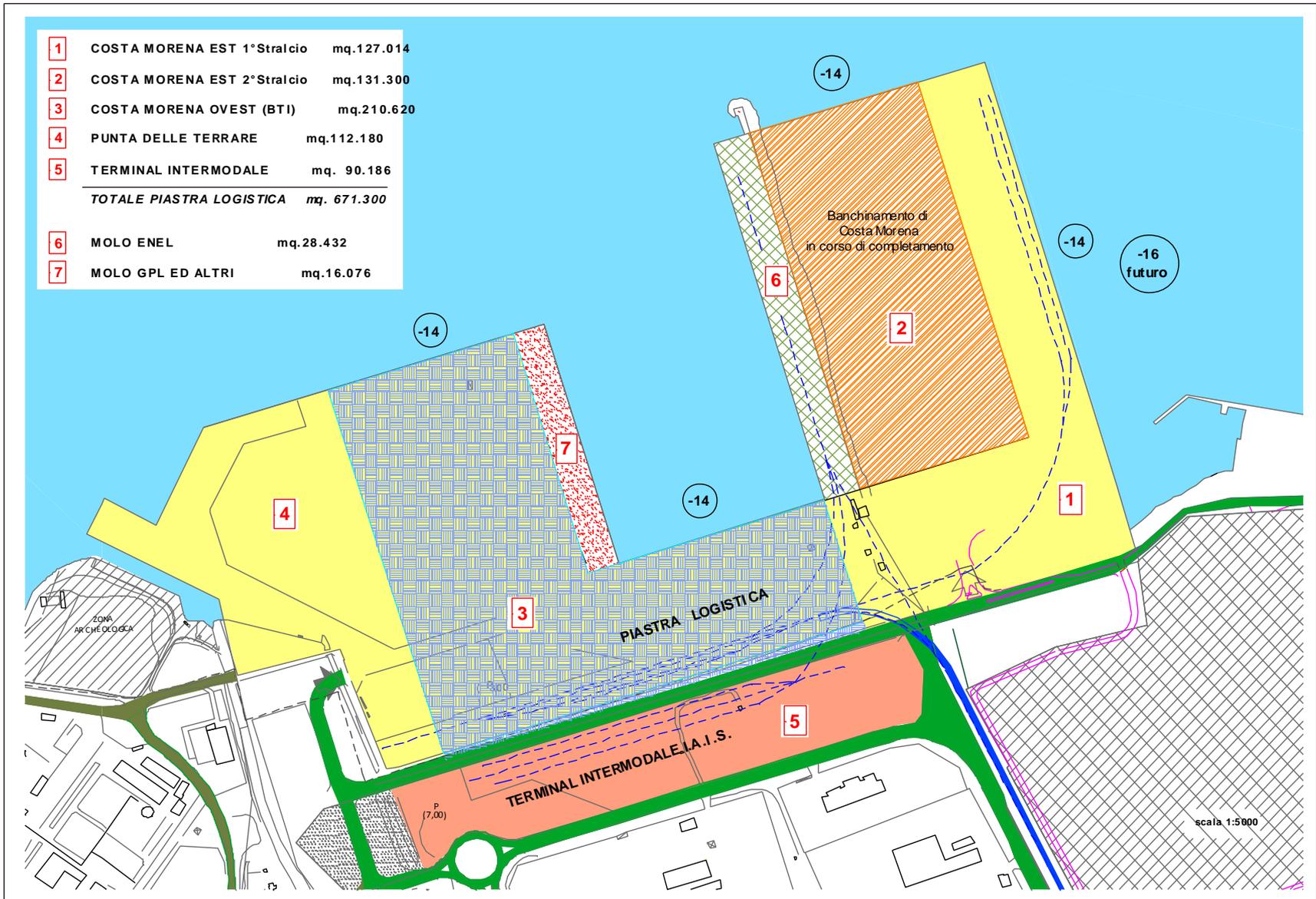
**Ministero delle
Infrastrutture e dei**

PIATTAFORMA STRATEGICA SUD-ORIENTALE

PIASTRA LOGISTICA DI COSTA MORENA



LA PIASTRA LOGISTICA DI COSTA MORENA



DOCUMENTO STRATEGICO REGIONALE: CORRIDOIO 8

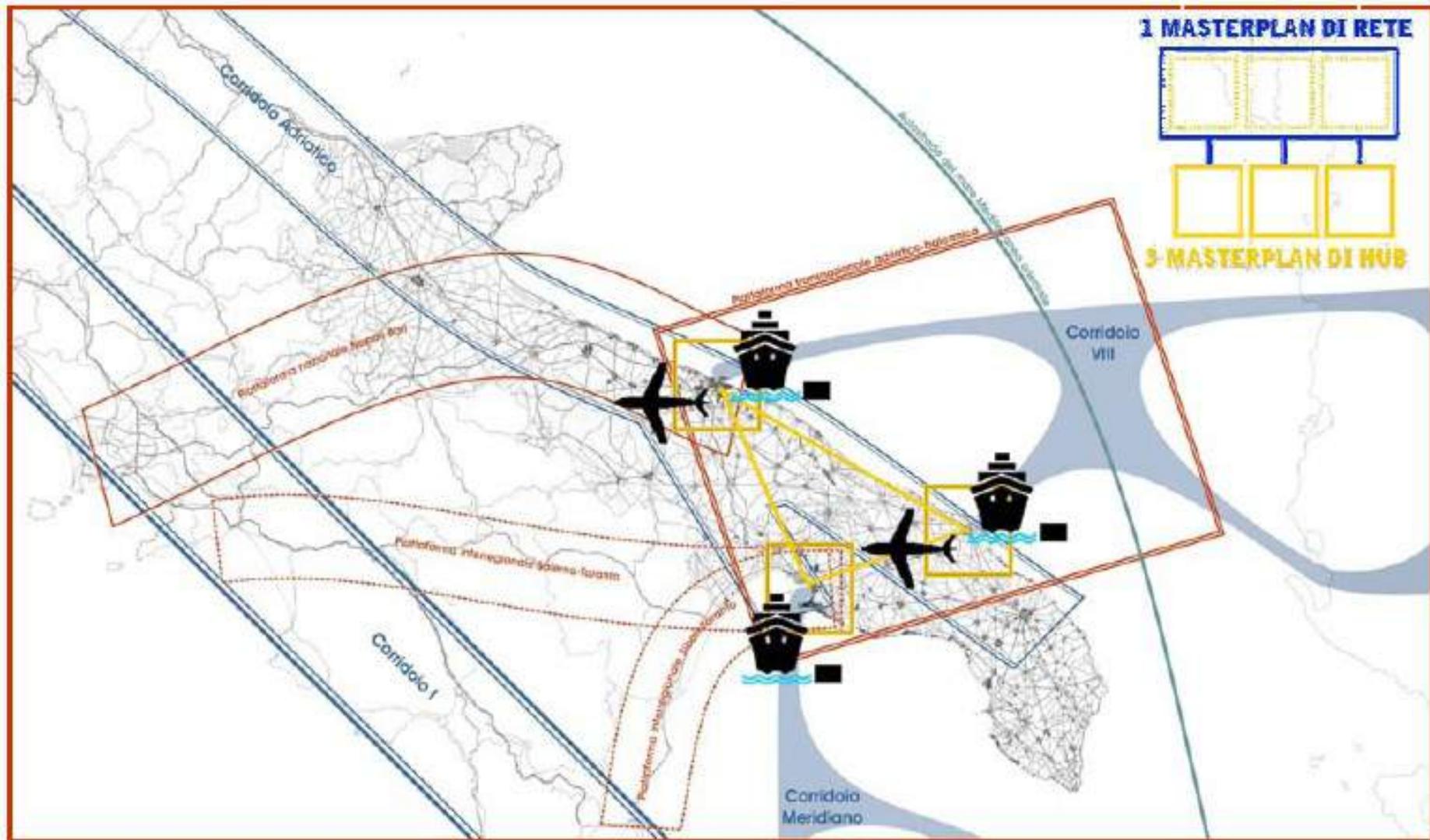


Figura 151. Gli HUB luogo del trasporto e della tecnologia

DOCUMENTO STRATEGICO REGIONALE: GLI ASSI FERROVIARI

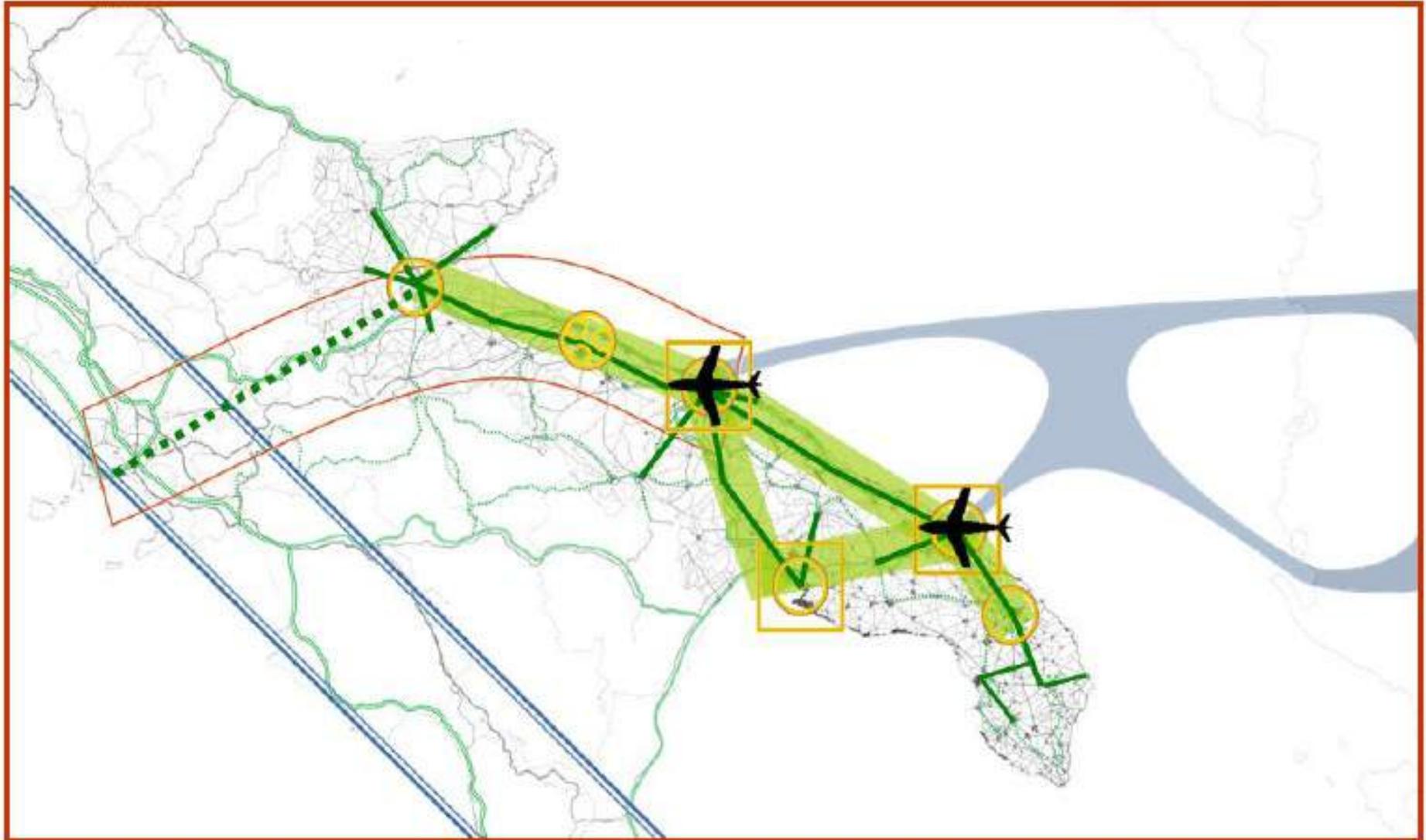


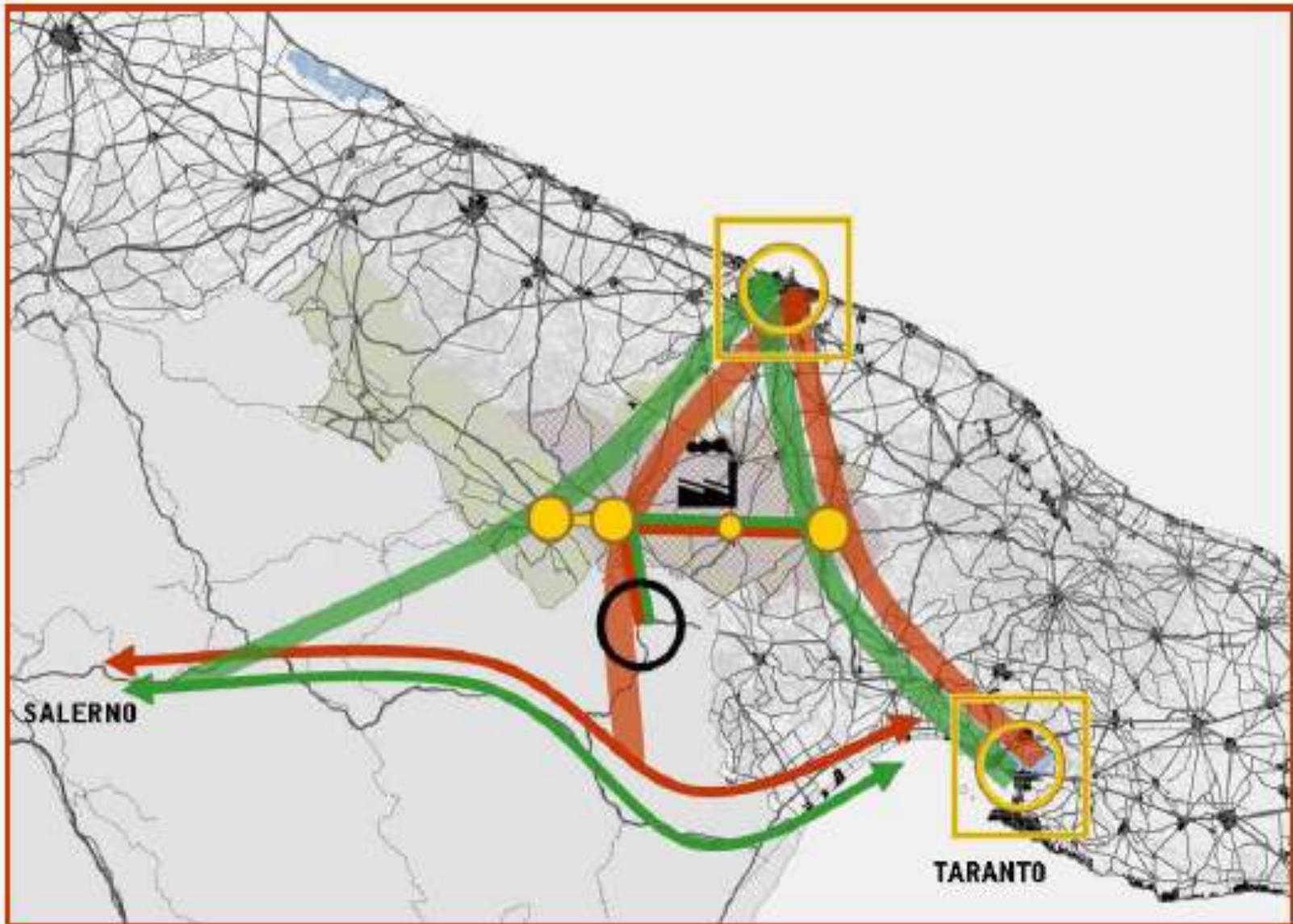
Figura 152. La ferrovia matrice di coesione e sviluppo territoriale

DOCUMENTO STRATEGICO REGIONALE: IL TURISMO



Figura 157. Puglia in itinere: territorializzare il turismo

DOCUMENTO STRATEGICO REGIONALE



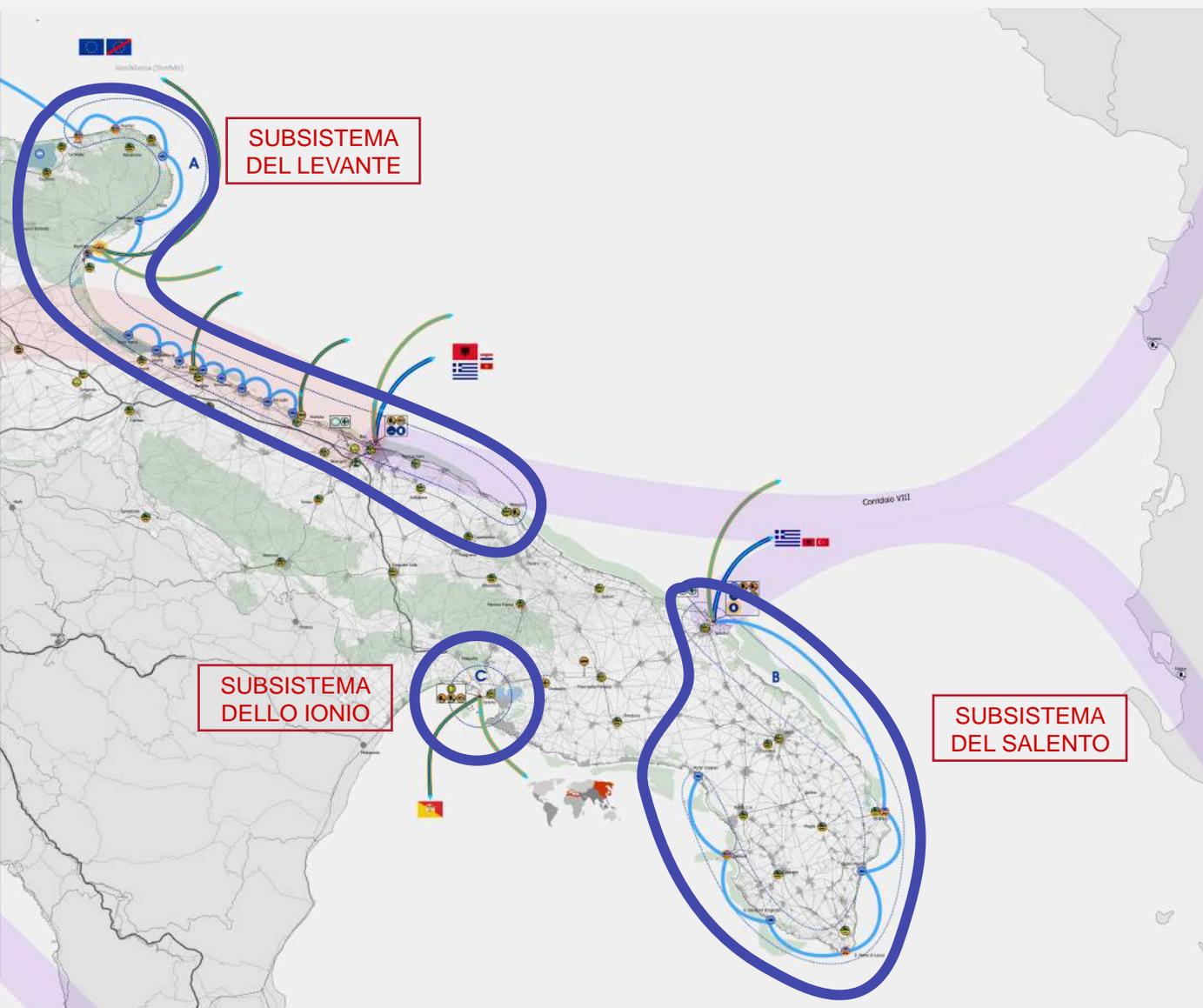
III.3.7. PROMUOVERE LA PUGLIA SUL MERCATO INTERNAZIONALE

Trasporto marittimo

I subsistemi portuali

Il Sistema portuale pugliese, per collocazione geografica e dotazioni infrastrutturali rappresenta una **risorsa preziosa non solo per la regione ma per l'intero sistema paese** in relazione ad una rete di flussi merci e passeggeri in costante crescita

La competitività del sistema regionale nello spazio euromediterraneo è legato al **rafforzamento di tutte le possibili sinergie tra porti principali** e, a livello locale, delle **aggregazioni in subsistemi portuali per sfruttare pienamente le specifiche potenzialità dei porti minori** superando approcci di tipo monopolistico o, viceversa,





Trasporto marittimo

Terminal crociere di Brindisi



Il Piano Attuativo prevede la realizzazione di un terminal crociere al porto di Brindisi subordinando tale previsione ad uno Studio di Fattibilità.

La contiguità del Seno di ponente con l'aeroporto a seguito della riduzione delle servitù militari potrebbe diventare anche funzionale prevedendo collegamenti navetta direttamente dall'Aerostazione al Terminal crociere per l'imbarco. Lo studio di fattibilità dovrà essere indirizzato a dimostrare la sostenibilità dell'investimento e, soprattutto, della gestione del terminal sulla base della domanda **catturabile** nello scenario del crocierismo nel mediterraneo centro orientale.



REGIONE PUGLIA
 Assessorato ai Trasporti e alle Comunicazioni
PIANO REGIONALE dei TRASPORTI
 PIANO ATTUATIVO 2009-2013

1. PROGETTO	PERIODO PIANO
M_Prog1	2009-2013
1.700.180	10.000.000

TRASPORTO MARITTIMO-PROGETTO
BOZZA

realizzato da: **Attagliola S.p.A.**
 coordinato da: **Attagliola S.p.A.**

LEGENDA

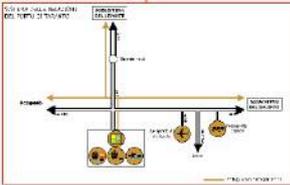
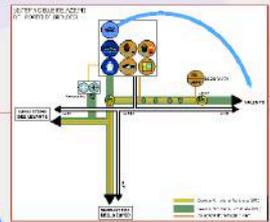
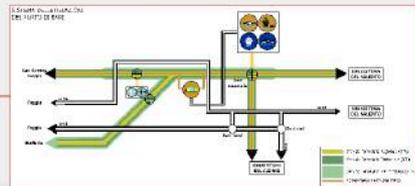
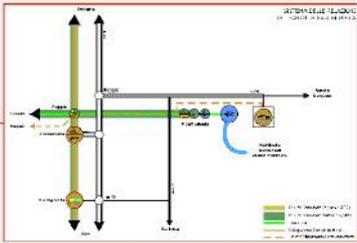
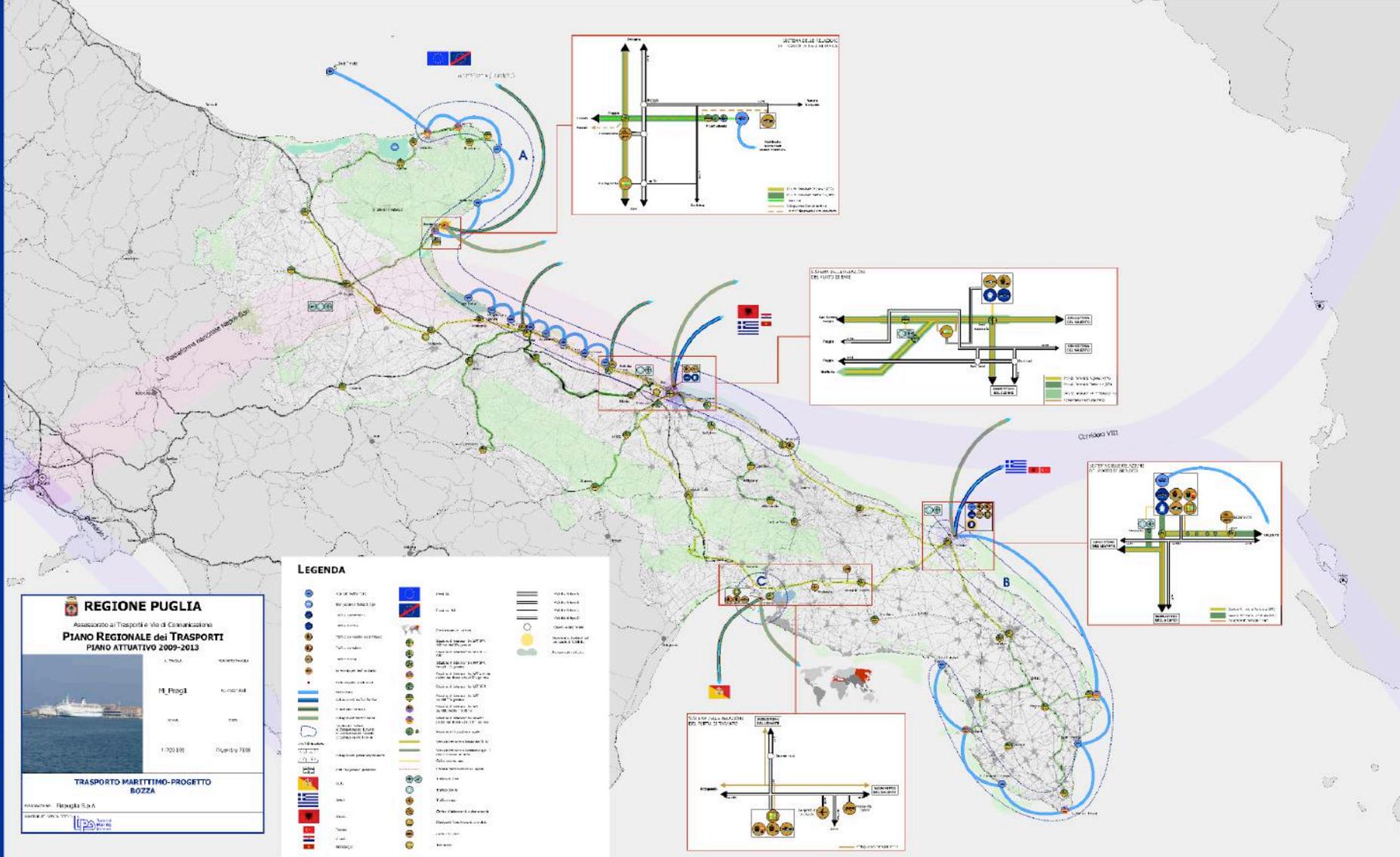
	Finanziamento UE		Finanziamento UE
	Finanziamento Regione Puglia		Finanziamento Regione Puglia
	Finanziamento Comune		Finanziamento Comune
	Finanziamento Privato		Finanziamento Privato
	Finanziamento Altro		Finanziamento Altro

TIPOLOGIA DI LINEE

- Linea a traffico intenso
- Linea a traffico medio
- Linea a traffico ridotto
- Linea a traffico molto ridotto
- Linea a traffico nullo

TIPOLOGIA DI PORTI

- Porto di tipo A
- Porto di tipo B
- Porto di tipo C
- Porto di tipo D
- Porto di tipo E
- Porto di tipo F
- Porto di tipo G
- Porto di tipo H
- Porto di tipo I
- Porto di tipo J
- Porto di tipo K
- Porto di tipo L
- Porto di tipo M
- Porto di tipo N
- Porto di tipo O
- Porto di tipo P
- Porto di tipo Q
- Porto di tipo R
- Porto di tipo S
- Porto di tipo T
- Porto di tipo U
- Porto di tipo V
- Porto di tipo W
- Porto di tipo X
- Porto di tipo Y
- Porto di tipo Z





The **INTERNATIONAL
PROPELLER CLUB
PORT OF BRINDISI**

TO PROMOTE, FURTHER AND SUPPORT
MERCHANT MARINE, TRANSPORTATION AND
COMMUNICATIONS, TO PROMOTE COMMERCE,
PUBLIC RELATIONS AND CULTURAL EXCHANGES

“... Il luogo in cui ci troviamo, il porto, è carico di un pregnante significato simbolico in particolare, il porto di Brindisi riveste un ruolo di primo piano per le comunicazioni verso il mare Mediterraneo e verso l’ Oriente...”

Benedetto XVI 15 giugno 2008

Brindisi, 3 Maggio 2014