

I due studiosi sloveni hanno analizzato 5 porti (Algeciras, Gioia Tauro, Marsaxlokk, Pireo e Valencia) e hanno cercato di trovare relazioni tra loro, scoprendo che in quattro di loro il volume di merce movimentata è aumentato nell'ultimo anno, mentre nel porto di Gioia Tauro è diminuito.

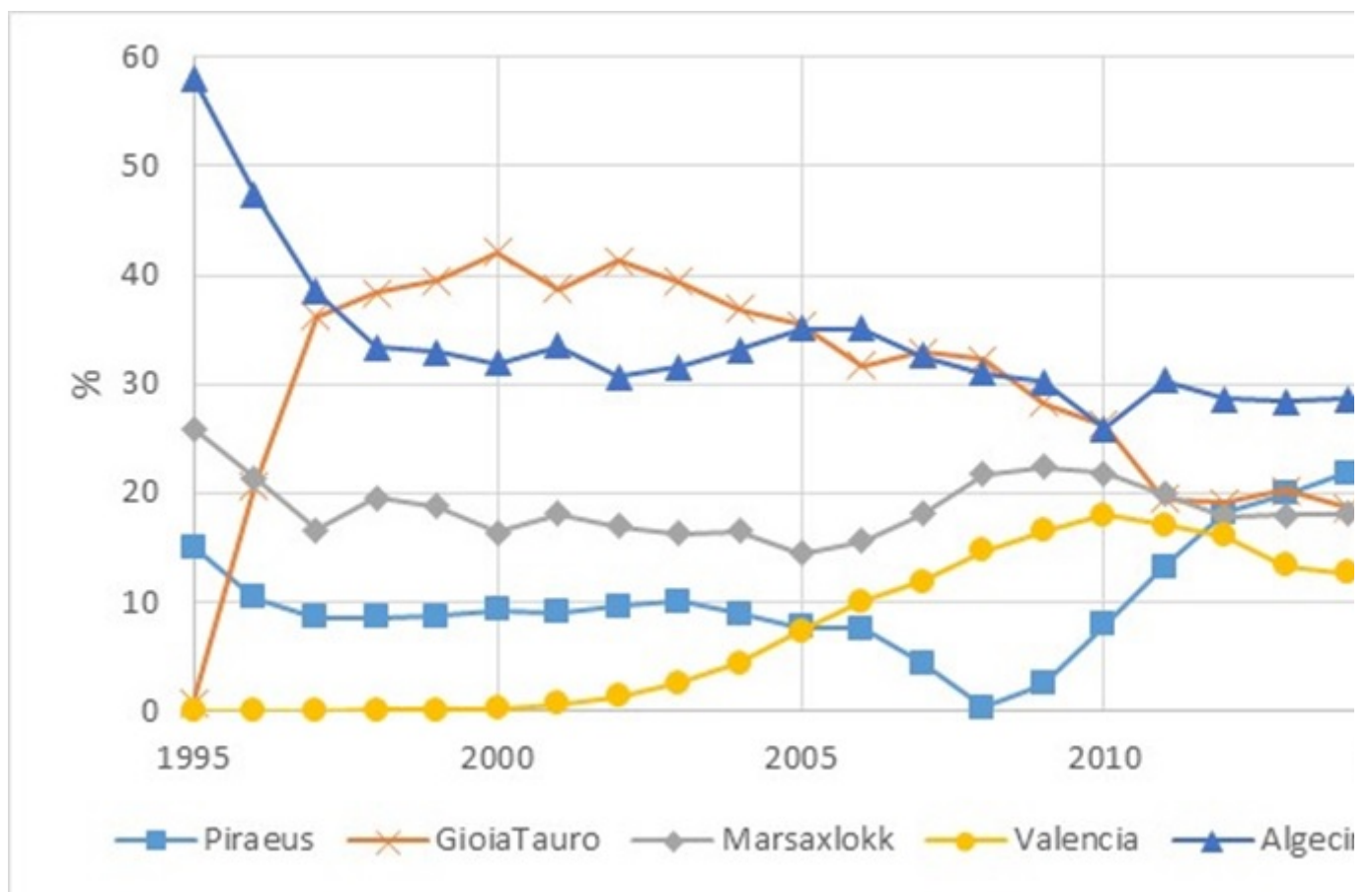
È stata presentata un'analisi dettagliata sulle dinamiche dei contenitori utilizzando l'analisi del portafoglio, l'analisi delle quote di mercato e l'analisi del shift-share; il metodo Markov è stato utilizzato per predire il comportamento dei porti rispetto alle tendenze identificate nel traffico dei container, concludendo che non esistono grandi differenze nella quota di mercato tra tali porti.

Gli accademici sloveni hanno calcolato l'indice HH e hanno visto che la concentrazione è bassa (circa 0,22), il che significa che tutti questi porti sono 'giocatori' importanti.

La matrice BCG ha dimostrato che al Pireo e ad Algeciras non dovrebbero essere fatti grandi investimenti a causa della loro bassa crescita, mentre Gioia Tauro è in una situazione molto debole con una crescita bassa e una bassa quota di mercato.

In conclusione Twirdy e Batista hanno usato il modello dinamico predatore-prede Lotka-Volterra per identificare possibili forme di concorrenza e/o cooperazione tra porti e nel lungo periodo hanno calcolato che Marsaxlokk a Malta ha le maggiori chance di diventare uno dei principali porti di trasbordo in Mediterraneo.

Dati di traffico Top 5 porti hub container nel Mediterraneo 1995-2015



L'obiettivo dello studio presentato da Stefano Gori e da Marco Petrelli 'Un modello di simulazione per la gestione delle operazioni portuali' è stato quello di creare uno strumento che coinvolge lo sviluppo e la gestione dell'intera infrastruttura portuale, utilizzando dati storici e in tempo reale, scenari di progettazione e funzionamento. Le infrastrutture portuali sono caratterizzate da diverse attività, spesso in sovrapposizione nello spazio e nel tempo, che comportano questioni cruciali sulla

capacità dei terminali e sull'affidabilità delle schedulazioni delle navi; tali questioni crescono per importanza a causa dell'effetto combinato del crescente livello del trasporto merci e delle crescenti difficoltà nei progetti di investimento a medio e lungo termine.

Il modello di simulazione è stato realizzato con un approccio a eventi discreti utilizzando il software ARENA e uno strumento per un'interfaccia utente grafica implementata nel linguaggio C #; il modello è stato implementato per simulare le attività a Civitavecchia, porto multipurpose, utilizzando dati reali.

L'angolo giuridico, curato dall'avvocato di Roma, Francesca D'Orsi, in rappresentanza di Wista Italia, con un'approfondita analisi sulla responsabilità dell'operatore terminalista, ha spiegato chi è questa complessa figura, che può essere definito il principale attore nel complesso delle operazioni portuali e che resta ancora una delle figure più controverse nel contesto della legislazione marittima, e più precisamente per quanto riguarda la qualificazione giuridica da attribuire ai contratti stipulati per l'esecuzione di certe operazioni e il conseguente regime di responsabilità.

Innanzitutto, non si può dubitare che l'operatore del terminale sia semplicemente un dispatcher o un mero depositario per le merci consegnate, ma dovrebbe essere considerato come il soggetto intorno al quale vengono svolte le principali attività all'interno del porto, il vero protagonista in banchina.

Poiché la legge non fornisce alcuna definizione di operatore di terminal, non disciplina le circostanze contrattuali in cui dovrebbero essere incluse le relazioni giuridiche tra lo stesso e l'utente che beneficia delle sue attività. La dottrina ha evidenziato la natura mista dei contratti tra il proprietario della merce e l'operatore terminalista che comprende nella sua portata sia la circostanza del deposito di beni (a favore di terzi) sia l'aggiunta di servizi, consistente nell'esecuzione delle operazioni portuali per conto di terzi da parte del terminal operator.

È stato inoltre sostenuto che questi potrebbe essere incluso nell'ambito del trasporto multimodale, in cui la parte obbligata fornisce non solo il trasporto con vari mezzi, ma anche le attività ausiliarie e strettamente inerenti alle principali prestazioni dei trasporti.

A prescindere dalla precisa qualificazione giuridica da attribuire ai contratti stipulati dall'operatore del terminale, per quanto riguarda le relazioni tra quest'ultima e il terzo destinatario delle merci, l'uso della cosiddetta Clausola Himalaya nei contratti in uso nel traffico marittimo internazionale implica che i regolamenti specifici sui contratti di trasporto siano applicabili, con particolare riguardo all'esonero dei limiti di responsabilità e di compensazione, all'operatore che ha fornito i propri servizi per conto del dispatcher, quasi come agente ausiliario e/o delegato.

Interessante anche la proposta presentata congiuntamente da Paolo Fadda, Gianfranco Fancello, Claudia Pani e Patrizia Serra, sotto il nome di 'Optimed Project': una nuova rete mediterranea Ro-Ro Network Hub, il cui obiettivo principale è quello di progettare un nuovo corridoio ottimizzato tra le due sponde del Mediterraneo, composto da due porti hub, Porto Torres (Italia) e Beirut (Libano) che servono rispettivamente la zona nord-occidentale e quella sudorientale.

È stata eseguita una raccolta dati per ottenere le informazioni necessarie per definire lo scenario esistente e per caratterizzare i nodi (porti) e gli archi (link) della nuova rete. La tabella origini/matrici di destinazione è stata utilizzata per calibrare la rete e sono stati sviluppati scenari alternativi di domanda futura, per determinare come la nuova struttura di rete possa essere in grado di incontrare la domanda in corso negli anni. Bilanci ambientali sono stati eseguiti per valutare l'efficienza ambientale della nuova rete rispetto alle opzioni di trasporto esistenti.

A.S.