

Studiebesök längs ScanMed södra

Onsdag den 2 oktober 2018 Besök på Augusta hamn och möte med hamn, järnvägs och logistikföreträdare samt Catanias internationella flygplats

Text av Elisabeth Sinclair och Eva Lundqvist (Norrbotniabanan)



Backgrund

(Källa: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/602017/IPOL_BRI\(2018\)602017_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/602017/IPOL_BRI(2018)602017_EN.pdf))

Det östliga sicilianska hamnsystemet (Il sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale): Hamnen i Augusta och hamnen i Catania

Nedgången i den globala ekonomin har lett till en omstrukturering av världens rederier (minskning av antalet fartyg, omfördelning av transportörsallianser, förändringar inom rederierna för att minska antalet krav (calls)). I detta sammanhang, med en ökad internationell konkurrens, godkände Italien en lag 2016 i syfte att stärka konkurrenskraften för landets hamnsystem. Enligt denna lag grupperas stora italienska hamnar i femton hamnsystem. Hamnarna Augusta och Catania bildar tillsammans östra sicilianska hamnsystemet. De två hamnarna är 23 sjömil från varandra (ca 40 km på väg). Deras ansvarsområde täcker in nästan tre miljoner människor.

Augusta är den näst största italienska oljeporten i volym, bakom Trieste. De ingår i stomnätet för TEN-T. Petroleumprodukter utgör grunden för hamnens trafik (ca 91 % av lastvolymen 2016). Tunga varor (främst kol, cement, korn och oljeväxter) ligger långt efter (cirka 3 % av lastvolymen). Passagerartrafiken har låga volymer.

Sedan efterkrigstiden har hamnaktiviteten och ett petrokemiskt komplex av primär betydelse ökat parallellt (oljeraffinering, petrokemi, kraftproduktion och cementtillverkning). År 2016 svarade gas och raffinerade oljeprodukter för 40 % av hamnens utgående volymer. Maskin- och fartygsbygge (inklusive byggandet av oljeriggar) har också utvecklats. (Observera att hamnen också är huvudkontoret för det regionala militära kommandot).

I 2016 rankades Augusta hamn som femte största i Italien för lasttrafik. Emellertid minskade volymen av varor som hanterades av hamnen med mer än 20 % mellan 2005 - 2016. Denna nedgång beror främst på den minskade användningen av kolväten som stadigt sjunker i hela Europa. Minskningen förklaras också av utmanande ekonomiska omständigheter, eftersom de andra varorna som hanterades av hamnen, under samma period, hade en mycket kraftig nedgång (särskilt malm och cement).

För att kompensera för minskningen av transporter av petroleumprodukter har hamnen planerat att utveckla containertrafiken i flera år. Detta har dock ännu inte genomförts. (Observera att i augusti 2018 beviljades Augusta-hamnen 35,8 miljoner euro inom ramen för ERUF för att öka kapaciteten för containertrafik.).

Egna anteckningar

Under besöket berättades att hamnen har stora utvecklingspotentialer. Hamnen har en del avsatt för kommersiell hantering av gods och det är denna del som nu kommer att utvecklas där 366 000 kvadratmeter iordningställas för hantering av gods. Den totala kostnaden för detta kommer att vara 90 000 000 Euro. Arbetet startar 2018 och färdigställs 2020. Hamnen ska kopplas samman med järnvägslinjen och stationen i Catania samt med fler vägar. Man ser hamnen som en potentiell nod i systemet.

Järnvägssystemet på Sicilien är 1379 km långt varav 85 % enkelspår. De arbetar för mer dubbelspår. Tåg transporteras vidare med båt på Kalabrien. Det avgår ca 180 regional tåg per dag. Det finns länkar till Rom, men som inte når Sicilien vilket är en brist.

De är mycket mån om att inkludera projekten i Scanmed korridoren inte minst med tanke på den digitala utvecklingen och av miljöskäl. Augusta hamn kom med i stomnätet 2013 och Catania antogs till det övergripande nätet först förra året. Deras erfarenheter, inte minst i mötena med Pat Cox, är att EU är väldigt positiva till projekten de lagt fram medan intresset på nationell nivå är betydligt svalare. Det är samma erfarenheter som vi i norra Skandinavien har haft. Läser på nätet att det varit väldiga diskussioner om att bygga en bro till Sicilien och att varje gång som Berlusconi har kommit till makten har han lyft upp detta som ett viktigt projekt. Det svåra utmaningarna som jordbävningar och bronslängd avskräcker dock och lämnar många frågetecken på konstruktionen. Idag är det projektet helt vilande.

Till skillnad från Augusta är Catania en mångsidig hamn. Den hanterar frakt, passagerare och fritidstrafik. Inom ramen för Motorways of the sea fungerar hamnen som ett nav som förbinder Malta med norra Italien (både vid Adriatiska korridoren [Brindisi och Ravenna] och på Tirrenico korridoren [Salerno, Neapel, Livorno, Genua och savona]). Hamnen ligger nära flygplatsen och den multimodala torra hamnen i Catania-Bicocca (hela delen av det omfattande nätverket TEN-T).

2016 rankades hamnen i Catania som nummer sju av italienska hamnar med avseende på lasttonnage (torra och flytande bulks, ro-ro och containrar totalt) och som nummer femton för transporter av containrar. Lasttrafiken ligger på en uppåtgående trend (+ 108 % i volym

mellan 2005-2016). Ro-ro allmänt gods dominerar (86 % av volymen 2016). Samtidigt som en liten del av hamnens verksamhet (omkring 6,3 % av tonnaget år 2016) containertransporter har ökat avsevärt (+ 208 % i tonnage från 2005-2016) genom anslutningar till de stora omlastningshamnarna i Gioia Tauro, Cagliari och Malta. Därefter följer torr bulk följer (4,3 % av volymen - främst korn och järn).

I 2016 rankades hamnen i Catania som nummer sjutton i Italien för passagerartrafik (reguljär- och kryssningstrafik) och som nummer 15 för kryssningsfartyg. Den totala passagerartrafiken är nedåt (-7 % mellan 2005-2016). Reguljär persontrafik med färja faller (-26 % från 2005-2016), men denna nedgång är till stor del kompenserad av växande kryssningstrafik (+ 47 % under samma period). Verksamheten är av sin natur ostabil.

De viktigaste färjerederierna, i antal passagerare, ansluter Catania till Neapel (service som drivs på natten på 12 timmar av TTT Lines) och Valetta (service som drivs av Tirrenia (på 8 timmar) och Virtu Ferries (på 4 h 15).

Besök Catania internationella flygplats

Catania-Fontanarossa flygplats, även kallad Vincenzo Bellini Airport efter en operakompositör som föddes i Catania, är en internationell flygplats sydväst om Catania. Catania är Italiens sjätte största flygplats och den flygplats man finner längst söderut. Staden Catania är den näst största på Sicilien. Catania-Fontanarossa är den mest trafikerade flygplatsen på Sicilien. Flygplatsen har en lång historia med öppnande redan 1924. Under 2018 öppnade den senaste terminalen (terminal C).

De presenterade en massa spännande fakta om ålder, med vem man reser och syftet med resan. De som reser mest är i åldern 36-54 och 42,6 % reser ensamma. Syftet med resan är övervägande semester och turism, 60,1 %. Merparten av de Italienska resenärerna kommer från Sicilien. Tyskarna toppar den Europeiska gruppen med Sverige på femte plats. Övriga länder i världen toppas av USA med 29,9 % och Schweiz på andra plats.

Med nästan två miljoner passagerare år 2016, är sträckan mellan Catania-Fontanarossa och Roms flygplats Fiumicino Italiens mest trafikerade flygrutt och Europas fjärde mest trafikerade. Från Kalabrien på fastlandet finns endast färjeförbindelse till Sicilien om man inte väljer att åka norrut för ett anslutningsflyg till Catania. Direktflyg från Kalabrien skulle ligga på under två timmar.

Flygplatsen ägs till 62,5 % av den sydöstra Handelskammaren och resterande del av angränsande regioner. Flygplatsen har över 10 miljoner passagerare, 101 destinationer och trafikeras av 78 olika bolag.

Deras erfarenheter är detsamma som våra. Lite nationellt intresse, men ett stort intresse och engagemang från EU.
