

## Primo piano:

### • Riforma Portuale

( The Medi Telegraph, Il Gazzettino Venezia, La Repubblica, Ansa, Ferpress, La Gazzetta Marittima, Informazioni Marittime, Gazzetta del Sud)

## Dai porti:

### Trieste:

"...Via libera alle tre navi Virgin-Fincantieri..." (Il Piccolo)

### Venezia:

"...Porto, braccio di ferro con Roma..." (Il Gazzettino Venezia)

Green strategy Congress matters..." (La Gazzetta Marittima)

### Genova:

"...Riparazioni Navali, L'ira degli operai sui 5Stelle..."

(La Repubblica Ge, Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

### Savona:

"...Vado Ligura, i cinesi entrano nel terminal..."

(L'avvisatore Marittimo, Italia Oggi, Ansa, Il Secolo XIX, Avvenire, Il Giornale)

### Livorno:

"...Quando il verde incontra il blu..." (La Gazzetta marittima)

"...Un «hub» mediterraneo per il Gnl con il sistema Livorno Piombino..."  
(La Nazione LI, Il Tirreno)

"...Anche Di Marco «boccia» il Comitato Portuale..."

(La Nazione LI, La Gazzetta Marittima)

"...Livorno draga la bocca del sud..."

(La Gazzetta Marittima)

### Ancona:

"...Ancona è pronta a fare i dragaggi..." (Informazioni Marittime)

### Cagliari:

"...Crociere: 9000 turisti sbarcati oggi a cagliari..." (Ansa)

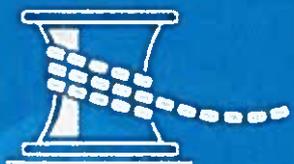
"...Ancona è pronta a fare i dragaggi..." (Informazioni Marittime)

### Messina:

"...Piano Regolatore Portuale..." (Tempostretto, Gazzetta del Sud,)

"...Prima sabbia stagionale al porto di Tremestieri..." (Tempostretto)

"...Bonifica nella Zona Falcata..." (Tempostretto)



## Catania:

"...«Escursioni dei crocieristi a caccia di nuove emozioni»..."(La Sicilia)

## Palermo:

"...Prg del Porto, un aaltro significativo passo avanti..."

(Gazzetta del Sud)

"...Porto, assicurato l'ok al dragaggio..." (Gazzetta del Sud)

"...Poerto e Falce, passi avanti..."(Gazzetta del Sud)

## Altre notizie dai porti italiani ed esteri

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Messaggero Marittimo

## Informare

## Lloyd's List

# La Spezia, per il porto spunta il nome di Roncallo

Genova - La dirigente della Regione principale candidata alla presidenza dello scalo. Segreteria: Santini verso la conferma.



Genova - «Nomi nuovi» avevano detto dal ministero dei Trasporti e quello di Carla Roncallo, rispetta i canoni. **La dirigente della Regione sarebbe infatti la prescelta per guidare il porto della Spezia. Lo confermano diverse fonti politiche. Roncallo, 53 anni, genovese, oggi lavora negli uffici dell'assessore alle infrastrutture Giacomo Giampedrone**, ed è la dirigente del settore porti,logistica e infrastrutture. Per molti anni all'Anas, Roncallo ha poi scelto la carriera regionale anche se con un contratto dirigenziale a tempo. Negli uffici della giunta parlano molto bene di lei anche se entrata con il governo di centrosinistra con Burlando presidente. E proprio il Pd locale sarebbe stato uno sponsor forte nella nomina, visto che la Roncallo ha lavorato in quegli uffici quando assessore era Raffaella Paita, moglie di Luigi Merlo, attuale consigliere del ministro Graziano Delrio. **Roncallo aveva inviato il curriculum a Roma, ma forse non si aspettava una chiamata alla presidenza.**

Al Mit comunque i dirigenti della regione piacciono particolarmente, **se lo schema che porta a Palazzo San Giorgio Signorini**, attuale segretario generale, sarà confermato. Le nomine devono comunque essere ancora ufficializzate anche se Toti potrebbe mettere fretta a Delrio: **la scorsa settimana c'era già stato uno scambio tra governatore e ministro** e ora in Regione si aspettano che almeno per la Liguria, si arrivi al termine del percorso «velocemente». Qualche condizione è stata dettata: oltre a fare presto, Toti vorrebbe anche che si procedesse con la nomina contestuale di presidente e segretario generale dell'Authority come è stato fatto per Napoli, dove Spirito e Messineo conoscono già la collocazione.

## - segue

---

Se il nome della Roncallo sarà confermato per La Spezia, il segretario dovrebbe rimanere **Davide Santini**: è lo schema di spartizione concordato con il ministero. A Genova invece Signorini veleggia verso il vertice della nuova Authority, ma sul segretario per ora si naviga a vista: **sulla conferma di Carena si stanno spendendo anche pezzi importanti del Pd**, oltre agli operatori, anche se nelle ultime ore circola il nome di «**un giovane bocconiano**», ma l'identikit rimane misterioso; **Provinciali è la terza opzione**. Se la Liguria ha fretta, Roma però ha ancora qualche passaggio istituzionale da compiere: domani infatti diverse fonti raccontano che la lista dei presidenti - e dei segretari, anche se formalmente saranno scelti dai nuovi vertici dei porti - sarà sottoposta a Palazzo Chigi. Alla riunione dovrebbe partecipare anche Luca Lotti e alcuni dubitano che si tratti solo di un passaggio formale.

# E per il Porto il ministro prepara un commissario

*In arrivo un ingegnere ministeriale, una mossa che può essere vista come un esproprio di poteri alla città. Il Tavolo marittimo si ribella*

Elsio Trevisan

MESTRE

Venezia commissariata da Roma. Le ultime voci dai palazzi della Capitale danno il ministro Delrio pronto a fare le nomine delle 12 Autorità di sistema portuale mancanti, dopo il rinnovo delle cariche di Trieste, Ancona e Taranto. E per

### IL PASSAGGIO

**Il governatore Zaia deve essere sentito**



GOVERNATORE Luca Zaia

Non a caso il "Tavolo dell'Economia Marittima e Portuale", a pochi giorni di distanza, è tornato a farsi sentire: dopo aver bocciato la nomina di un politico si oppone con altrettanta veemenza al commissariamento «in nome di una logica dirigistica che mal si concilia con le esigenze di sviluppo e rilancio,

Venezia si tratterebbe di un ingegnere dell'ambiente ministeriale. Se la designazione sarà effettivamente in questo senso, sarebbe dunque un vero e proprio commissariamento della seconda carica più importante della città dopo il sindaco. L'espropriazione dei poteri sulla portualità, che seguirebbe quella sul governo delle acque, sarebbe un duro colpo e la dimostrazione che il Governo di questa città non si fida.

non solo della realtà veneziana, ma dell'intero sistema portuale dell'Alto Adriatico».

Che cosa ne dirà Luca Zaia con il quale il ministro dovrà condividere la nomina? Il governatore del Veneto ha più volte ribadito che non darà il suo consenso a un politico o a «tecnici legati alla politica o con conflitti d'interessi». E su un tecnico nominato da Roma, e quindi almeno approvato dalla politica, metterà il proprio timbro?

Il Tavolo dell'Economia Marittima e Portuale è composto dai vertici dei quattro terminal più importanti e dagli altri operatori portuali, nonché dallo stesso Paolo Costa presidente del Porto uscente. È una voce autorevole della portualità veneziana che non intende abdicare al proprio ruolo.

Il Ministero è spinto dalla necessità di far presto per evitare di cadere nel marasma del periodo referendario, ed è pressato dalla politica; inoltre vuole dare un segno di discontinuità con Paolo Costa, non perché abbia lavorato male, anzi, ma perché dopo un personaggio così autorevole, serve una figura non legata a lui. E quindi dalle candidature giunte a Roma e anche da quelle non palesate, esclude i politici come Cancian o Martella, o quelli in qualche modo legati alla politica come Gambato, ma anche i vari tecnici e personaggi del porto legati a Paolo Costa come Michele Conticelli, direttore operativo dello scalo veneziano, o lo stesso Andrea Razzini, direttore generale di Veritas e in passato segretario del Porto. Non sono molti, dunque, i nomi che rimangono ma per gli operatori ci sono, e per questo auspicano che «la persona designata, oltre che di sicura competenza tecnica, sia in grado di interpretare e difendere le potenzialità della realtà locale» e affrontare subito «i problemi urgenti sul tappeto».

© riproduzione riservata

## SIPOTRA: prosegue dibattito su portualità. Persi 42 mld/anno per inefficienze. Il contributo di Costa

(FERPRESS) – Roma, 18 OTT – Sul sito dell'associazione SIPOTRA è stato avviato un dibattito sulla portualità, che intende dare un contributo alla riforma che il governo ha varato nei mesi scorsi. Di seguito proponiamo un sommario del contributo di Paolo Costa, presidente dell'Autorità Portuale di Venezia.

La sola politica dei trasporti e delle sue infrastrutture realmente utile al Paese è quella capace di ridurre almeno una parte dei 42 miliardi di euro di PIL che si perdono ogni anno per le inefficienze o le imperfezioni di mercato che si manifestano lungo le catene logistiche. Sono 42 miliardi di euro costituiti da margini impropri che si producono nella trasformazione dei prezzi ex fabbrica o ex dogana in prezzi di mercato.

Margini che corrispondono in gran parte ad altrettanti ricavi percepiti da operatori che oggi sfruttano rendite di posizione consolidate.

Il risultato si può ottenere sia riducendo i margini unitari, i “prezzi” dei servizi di trasporto e logistici, sia diminuendo le quantità degli stessi servizi, quando queste si dovessero manifestare superflue. Nell'ambito dei porti e dei sistemi logistici a loro correlati i margini unitari (prezzi) si riducono, oltre che con le semplificazioni burocratiche previste dal decreto Delrio-Madia di riforma delle Autorità portuali, introducendo maggiori dosi di concorrenza sui “mercati rilevanti” capaci di gestire in modo coordinato le infrastrutture a mare di “porti larghi” e quelle a terra dei “porti lunghi”, in modo da garantirne il libero accesso a soggetti “integratori” di più segmenti mare-porto-terra delle catene logistiche e comunque di soggetti innovatori per scala di attività o modalità tecnologiche ed organizzative.

I margini “da quantità” si riducono invece facendo in modo che le merci seguano i sentieri di costo minimo di trasporto, attraverso un adeguamento della capacità dei nodi e della geometria degli archi della rete infrastrutturale alla nuova geografia della produzione e del consumo, mondiale, europea ed italiana, rispetto alla quale l'impianto italiano odierno dei nodi portuali costruito sull'economia e sulla geografia dello scorso secolo è palesemente obsoleto.

Favorendo la scelta del percorso minimo – da intendersi come quello che meglio approssima la distanza in linea d'aria tra ogni punto A e ogni punto B – si può ottenere una riduzione consistente sia dei tempi e dei costi diretti di trasporto fatti pagare ai caricatori o ai ricevitori finali, sia quelli indiretti (le diseconomie esterne da inquinamento, congestione, incidentalità) fatti sopportare all'intera collettività.

[il-contributo-di-paolo-costa.](#)

LANOMINA

## Toti: "Per il porto un presidente che dorma poco"

**U**n presidente che sappia correre e non si stanchi, nonostante le ore di sonno non saranno tantissime. Podista da maratona, più che sprinter, un uomo di fatica e di resistenza impegnato in prove nelle quali il traguardo è quasi sempre distante. Il consiglio al futuro inquilino di Palazzo San Giorgio arriva dal presidente della Regione Giovanni Toti.

«Mi auguro — dice il governatore — che si chiudano al più presto tutte le interlocuzioni con il ministro Delrio e si trovino al più presto delle soluzioni concordate sulla governance del porto. Mi auguro soprattutto che chi andrà a ricoprire la responsabilità di presidente

«Chi andrà al vertice dell'authority dovrà rimboccarsi le maniche e mettere in conto poche ore di sonno per molti anni a venire, visto che c'è da recuperare tempo perduto»

dell'Authority Portuale di Genova si rimbocchi le maniche e abbia poche ore di sonno per molti anni a venire, perché c'è da recuperare molto tempo perduto».

Toti parla a margine della seduta del consiglio regionale, riflettendo su una nomina genovese sempre più imminente. L'accordo con il governo sembrerebbe portare a una convergenza sul nome di Paolo Emilio Signorini, segretario generale della Regione, anche se Toti non fa nomi al proposito.



**IL GOVERNATORE**  
della Regione  
Liguria Giovanni  
Toti

«Sono in corso dialoghi serrati col Governo, mi auguro che si trovi la quadra e soprattutto che si trovino persone capaci e giuste — dice

— Da troppo tempo il porto di Genova, ma anche gli altri porti liguri non hanno quello sprint che dovrebbero avere: ci sono soldi fermi nei cassetti, appalti da fare, concessioni da rinnovare e c'è da rimettere in moto una macchina che è la prima industria della Liguria, ma soprattutto la prima industria del Nord Italia, sia in termini di fatturato, sia in termini di funzionalità del sistema, perché senza i porti di Genova, Savona e La Spezia i mercati del Nord Italia sono mercati monchi».

E sempre in tema di portualità, si segnala la via libera della giunta regionale, su proposta dell'assessore allo Sviluppo economico o all'Energia Edoardo Rixi, degli indirizzi per la creazione, da parte del ministero dell'Istruzione e della ricerca, di quattro cluster tecnologici nazionali, ovvero le aggregazioni organizzate di imprese, università, distretti tecnologici ed enti di ricerca che operano nell'ambito dell'innovazione.

«Come Regione Liguria — spiega l'assessore Rixi — ci candidiamo a sviluppare in particolare progetti che riguardano l'economia del mare e l'energia. Dallo sviluppo delle capacità tecnologiche già presenti sul territorio, aumentandone la massa critica anche in termini di competitività, sarà possibile anche intercettare nuove risorse per esempio sull'ammodernamento della logistica portuale e della ricerca energetica quindi a minore impatto sull'ambiente».

(mas.m.)

## Porti: Toti, presto soluzione governance per Genova

Governatore, mi auguro che si trovino persone capaci e giuste



(ANSA) - GENOVA, 18 OTT - "Mi auguro che si chiudano al più presto tutte le interlocuzioni con il ministro Delrio e si trovino al più presto delle soluzioni concordate sulla Governance del porto. Mi auguro soprattutto che chi andrà a ricoprire la responsabilità di presidente dell'Autorità Portuale di Genova si rimbocchi le maniche e abbia poche ore di sonno per molti anni a venire, perché c'è da recuperare molto tempo perduto". Lo ha detto stamani il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti a margine della seduta del consiglio regionale.

"Sono in corso dialoghi serrati col Governo - ha detto Toti -, mi auguro che si trovi la quadra e soprattutto che si trovino persone capaci e giuste". Da troppo tempo il porto di Genova, ma anche gli altri porti liguri non hanno quello sprint che dovrebbero avere: ci sono soldi fermi nei cassetti, appalti da fare, concessioni da rinnovare e c'è da rimettere in moto una macchina che è la prima industria della Liguria, ma soprattutto la prima industria del Nord Italia in termini di fatturato e per funzionalità di sistema, perché senza i porti di Genova, Savona e La Spezia i mercati del Nord Italia sono mercati monchi".(ANSA).

## Autorità Portuale di Genova: Toti, auspicio si trovi in fretta la quadra e si scelgano persone competenti

(FERPRESS) – Genova, 18 OTT – “Mi auguro che si chiudano al più presto tutte le interlocuzioni con il Ministro Delrio e si trovino al più presto delle soluzioni concordate sulla Governance del porto. Mi auguro soprattutto che chi andrà a ricoprire la responsabilità di Presidente dell’Autorità Portuale di Genova si rimbocchi le maniche e abbia poche ore di sonno per molti anni a venire, perché c’è da recuperare molto tempo perduto”. Lo ha detto questa mattina il Presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti a margine della seduta del consiglio regionale.

“Sono in corso dialoghi serrati col Governo, mi auguro che si trovi la quadra e soprattutto che si trovino persone capaci e giuste – ha detto il Governatore ligure – Da troppo tempo il porto di Genova, ma anche gli altri porti liguri non hanno quello sprint che dovrebbero avere: ci sono soldi fermi nei cassetti, appalti da fare, concessioni da rinnovare e c’è da rimettere in moto una macchina che è la prima industria della Liguria, ma soprattutto la prima industria del Nord Italia, sia in termini di fatturato, sia in termini di funzionalità di sistema, perché senza i porti di Genova, Savona e La Spezia i mercati del Nord Italia sono mercati monchi”.

# La Gazzetta Marittima

---

## La Riforma e la disfida di burletta

LIVORNO – Viste da Roma, sembrano risse da pollaio o quasi. Così qualcuno ha commentato l'avanti-e-indrè dei giorni scorsi sui candidati alla "governance" delle Autorità di sistema portuale ancora in forse, compresa quella di Livorno-Piombino. Se n'è parlato, più che altro come pissi-pissi-bao-bao, anche nella convention di domenica scorsa per il "Sì" al referendum voluta da Renzi e partecipata anche da Delrio. A oggi, mentre andiamo in stampa, non ci sono novità. Per Livorno, raccontano i bene informati, la candidatura di Luca Becce è rimasta in pole position, ma pare che sia avanzata ancora – un'incollatura, per dirla in gergo ippico – quella dell'avvocato genovese Vittorio Rossi, che evidentemente ha i suoi (potenti) supporter. L'ipotesi Rossi sarebbe stata accompagnata dalla proposta di abbinargli Luciano Guerrieri come segretario generale dell'AdsP, visto che la sua esperienza sulle problematiche locali è certamente al top rispetto a chi viene da fuori. Chiacchiere, cortine fumogene? Il caso Livorno/Piombino non è il solo tra quelli sui quali si viaggia a ruota libera; a conferma che Delrio ha i suoi cavoli amari da digerire nelle scelte. L'imbarazzo del governo è anche legato alla lampante paralisi dei porti – le circolari di Pujia non consentono più della ordinaria amministrazione in senso più che stretto – in attesa di risolvere i nodi gordiani dei presidenti. Rimane anche attuale – e sostanzialmente più logica – l'ipotesi di procedere con uno spezzatino dei porti, nominando il più presto possibile i (pochi) presidenti sui quali sono stati raggiunti accordi con le regioni e specialmente con le lobbies politiche. Ma c'è chi commenta che tutto l'impegno del governo, dei governanti e anche di chi tiene contro di loro il freno tirato, sia ormai sul referendum costituzionale. E che il secondario dettaglio di sistemare la storica riforma dei porti e della portualità italiana sia, a fonte della "disfida di burletta" (come qualche bello spirito ha definito il referendum) una sinecura. Andiamo bene.

**Antonio Fulvi**

## Napoli e Salerno, sembra fatta. Arriva Spirito



Potrebbe essere questa la settimana decisiva per l'annuncio del prossimo presidente della Autorità di sistema portuale (Adsp) di Napoli e Salerno. Si potrebbe anche togliere il condizionale ma visto che già da qualche settimana si da per certo il via libera si spera che questa possa essere quella buona. Il nome che sarebbe frutto dell'accordo tra governo e regione Campania è quello di Pietro Spirito (nella foto in home page), 55enne casertano di Maddaloni, laureato in Scienze Politiche con il massimo dei voti e con un master post-laurea sulla gestione delle imprese di servizi. Un passato tutto nell'orbita delle Ferrovie dello Stato con funzioni cargo e logistica. Un presente nell'interporto di Bologna (direttore generale) e direttore centrale in settori chiave dell'Atac. Il suo curriculum è denso di pubblicazioni di economia dei trasporti e della logistica. Dunque, Pietro Spirito. La fonte da noi contattata è autorevole, seria e qualificata. Tra l'altro, al Corriere del Mezzogiorno, lo stesso non si è nascosto. Ammette di aver inviato il curriculum al Mit e di essere pronto al ruolo.

In verità la nomina, ma qui entriamo davvero nei condizionali, sarebbe dovuta avvenire già la scorsa settimana. Il ministro Delrio, così come ha fatto di recente per Trieste, Ancona e Taranto, vorrebbe fare un'altra tornata di almeno altre 3 o 4 nomine inserendo appunto quella importante, ed attesa da giusto tre anni e mezzo, di Napoli e Salerno.

Resta da stabilire, per completare il management della futura Adsp, il nome del segretario generale ed il periodo di autonomia finanziaria concesso all'Autorità portuale di Salerno. Per il primo punto si fa il nome di Francesco Messineo, già segretario generale a Salerno quando presidente era Fulvio Bonavitacola, attuale vice della Regione Campania. Messineo, un passato anche a Gioia Tauro come dirigente nell'area della presidenza. Un presente alla presidenza dell'Autorità portuale di Marina di Cararara. Qualificato e preparato Messineo è molto apprezzato per le sue qualità tecniche e per il grande lavoro svolto soprattutto sul tema dei dragaggi portuali.

## E questi temi dovrebbero essere decisi a Gioia Tauro?

Immaginate solo per un momento che l' accorpamento pensato tra Gioia Tauro, i porti calabresi e Messina -Milazzo - un' ipotesi che ogni giorno che passa ci convince sempre di meno, anzi ci inquieta e spaventa - sia già realtà. Ebbene, in questo caso, il vertice di ieri, anziché nella sede della nostra Authority, si sarebbe dovuto svolgere in Calabria, dove è prevista la "casa madre" del nuovo sistema portuale del Tirreno Meridionale (ma ci sono anche i porti della zona jonica calabrese) e dello Stretto. Del futuro del Piano regolatore del porto, che impegna e coinvolge alcune delle più preziose aree della nostra città, e delle bonifiche e della riqualificazione della Zona falcata, così come degli interventi sul porto di Tremestieri, se ne occuperebbe la nuova Autorità di sistema. E, dunque, al tavolo tecnico ritroveremmo una sfilza di sindaci e di rappresentanti dei porti calabresi, da Corigliano a Villa, da Reggio a Crotona, compreso ovviamente Gioia Tauro, che avrebbero pieno titolo a intervenire in materia e ad assumere decisioni che spettano esclusivamente alla comunità messinese. Non solo. Sarebbero in discussione anche le risorse finanziarie destinate a finire in un unico indistinto calderone gestito dal presidente dell' Autorità di sistema di Gioia Tauro e, poi, degli altri Comuni. Ma questa follia qualcuno la riferisce al ministro Delrio?4(l.d.)

## Via libera alle tre navi Virgin-Fincantieri

Da Miami sir Richard Branson annuncia la firma del contratto: la compagnia si chiamerà Virgin Voyages. La rivoluzione in crociera

di **Piercarlo Fumanò**

RIESTE

Via libera al contratto fra il gruppo Virgin e Fincantieri per la costruzione di tre nuove navi destinate a rivoluzionare il mercato delle crociere. Virgin Voyages, la nuova linea da crociera di sir Richard Branson (al posto della vecchia denominazione Virgin Cruises), prende il largo grazie alla tecnologia del gruppo triestino dopo la lettera d'intenti formalizzata nel giugno scorso fra i due gruppi. L'operazione, secondo i rumors, dovrebbe aggirarsi intorno ai 2 miliardi. Le nuove navi Virgin made in Fincantieri saranno le prime a energia pulita secondo la tecnologia fornita da Climeon Ocean, un colosso del settore. La firma del contratto è stata annunciata ieri sera a Miami dallo stesso Richard Branson durante un evento del suo gruppo: «Le vacanze in crociera con le nostre nuove navi ha detto Branson- saranno irresistibili e di grande fascino».

Virgin Voyages è assistita nell'operazione da Bain Capital Private Equity con un prestito garantito da Unicredit e dalla Cassa Depositi e prestiti con il sostegno di Sace e Simest. Una volta finalizzato il pacchetto finanziario il contratto sarà pienamente operativo. Le due navi dovrebbero avere una stazza di 170mila tonnellate e dovrebbero essere realizzate nei cantieri di Sestri Ponente. Più difficile l'impiego di Monfalcone, saturato da altre commesse: «Siamo impegnati per scuotere il mercato delle crociere e la partnership con Fincantieri ci permette di fare proprio questo», ha detto Tom McAlpin, numero uno di Virgin Voyages. L'avvio della produzione della prima nave è prevista dal 2017 con consegne successive delle altre nel 2021 e 2022.

Nella nota diffusa ieri sera a Miami si sottolinea l'importanza dell'operazione sul piano ambientale: le nuove navi saranno alimentate da un sistema

che trasformerà la spinta propulsiva dell'acqua in energia elettrica pulita: «Ogni nave potrà risparmiare 5.400 tonnellate di CO2 all'anno». La prima nave Virgin Voyages arriverà al Porto di Miami nel 2020. Nella nota diffusa da Fincantieri nel giugno scorso si parla di tre unità da 110 mila tsl ciascuna, con una dotazione di 1430 cabine in grado di trasportare 2800 passeggeri.

Sir Richard Branson è una celebrità planetaria anche per le sue imprese: ha scalato il monte Bianco, traversato la Manica in surf trainato da un aquilone, tentato di fare il giro del mondo in mongolfiera. Il magnate britannico è riuscito a imporre nel mondo il suo marchio Virgin, un impero con un giro d'affari di 21 miliardi di dollari, anche con imprese del genere. Dopo i voli low cost (Virgin America), i trasporti ferroviari (Virgin Trains) e in futuro i viaggi nello spazio (Virgin Galactic) l'eccentrico miliardario con un pari-

monto personale di 4,6 miliardi di dollari e padrone di un'isola ai Caraibi, si prepara ora a corteggiare la generazione dei Millennial con i viaggi in crociera. Lo sbarco di Branson nel settore crociere con base a Miami arriva in una fase storica interessante dopo la caduta del muro fra Stati Uniti e Cuba. Branson grazie all'alleanza con il colosso Fincantieri guidato da Giuseppe Bono, vuole innovare il settore delle crociere come punta avanzata di una nuova industria della mobilità che potrebbe avere bisogno di navi più piccole, tecnologiche, con un look trendy, immaginate per il nuovo ceto medio evergreen e per i Millennial. La futura Virgin Cruises metterà in moto tutto il pacchetto "ospitalità" del magnate britannico che già possiede Virgin Holidays (tour operator), Virgin Holidays Cruises (vendita online di pacchetti crociera), Virgin Limited Edition (alberghi e residenze di lusso).

OP. PRODUZIONE RISERVATA



Sir Richard Branson



Giuseppe Bono



Un rendering della futuristica nave Virgin Fincantieri

IL CASO Ma intanto il ministro pensa di mandare un commissario governativo a guidare l'Apv

## Porto, braccio di ferro con Roma

Brugnaro "chiama" Delrio: «Continuate a ignorarci, lo Stato però ha dei doveri verso la città»

● A TESTA BASSA Il sindaco Luigi Brugnaro, alla presentazione degli eventi per il 50. anniversario dell'acqua alta del 1966, ha deciso di fare la voce grossa. «Chiedo più

impegno dello Stato verso Venezia. Occorre rifinanziare la Legge speciale. E ha polemizzato con il ministro Delrio sulle nomine al Porto».

● LA NOMINA Intanto le ultime voci da Roma dan-

no un commissario ministeriale come prossimo presidente dell'Autorità portuale. Spetta al ministro Delrio ufficializzare la scelta.

Navarro Dina e Trevisan  
alle pagine II e III

**VENEZIA  
SALVAGUARDIA**

**L'OCCASIONE**

Presentazione delle iniziative per il 50° dell'alluvione

**L'OPERA**

«Il Mose va completato nel 2018 anche se così com'è non serve»

# Brugnaro, nuovo sfogo: «Dimenticati da Roma»

Il sindaco torna a tuonare contro Governo e Unesco: «Lo Stato ha ancora doveri verso la città, sono stato ignorato per la nomina del successore di Costa»

Paolo Navarro Dina

VENEZIA

L'appuntamento era di quelli ghiotti: la presentazione delle celebrazioni per il 50° anniversario dell'Acqua alta del 1966. E così, sia pure in ritardo di 45 minuti, rispetto alla presentazione, ieri a Ca' Farsetti, il sindaco Luigi Brugnaro non si è lasciato scappare l'occasione. Da un lato, il riconoscimento di un'azione comune per ricordare un momento "nero" della storia della città, dall'altra l'affondo. Già, perché il sindaco ha ribadito la sua battaglia per un nuovo formale e sostanziale riconoscimento della "specialità" di Venezia.

E in questo senso l'attacco è stato ad alzo zero: contro l'Unesco dopo la decisione di questa organizzazione delle

Nazioni Unite di voler "declassare" Venezia, non più luogo Patrimonio dell'Umanità («Quando la attaccavo tutti mi dicevano matto. Guardate l'ira di Israele e del Giappone in questi giorni. Con quell'atto sulla nostra città ha condannato l'Italia che, invece, ha fatto molto. Più dell'Unesco»). Dall'altra, contro il Governo che dovrebbe fare di più per la Serenissima, rilanciare la Legge speciale e, nel caso, coinvolgere Ca' Farsetti anche per una decisione importante e delicata come quella della nomina del nuovo presidente dell'Autorità portuale. Insomma, un *pout-pouri* di argomenti con al centro Venezia.

«Queste celebrazioni - ha detto - non devono essere solo un ricordo, ma è un appello e un invito al Governo affinché

si ricordi di Venezia. Oggi stiamo vivendo più o meno la stessa situazione di 50 anni fa. Ci mancano i fondi e abbiamo bisogno di rifinanziare la Legge speciale. Lo Stato ha ancora dei doveri verso Venezia e la sua Città metropolitana». E un'altra questione scottante è stata sottolineata dal sindaco: la nomina del nuovo "numero uno" del Porto collegando il tutto anche alle questioni della salvaguardia (vedi Mose), alle recenti polemiche sulla conca di navigazione di Malamocco ritenuta non adeguata dagli operatori del Porto e infine la questione del "porto d'altura".

«Il Mose va completato e sappiamo che lo sarà nel 2018. Anche questo sistema è frutto della mobilitazione dopo l'alluvione del 1965 con

- segue

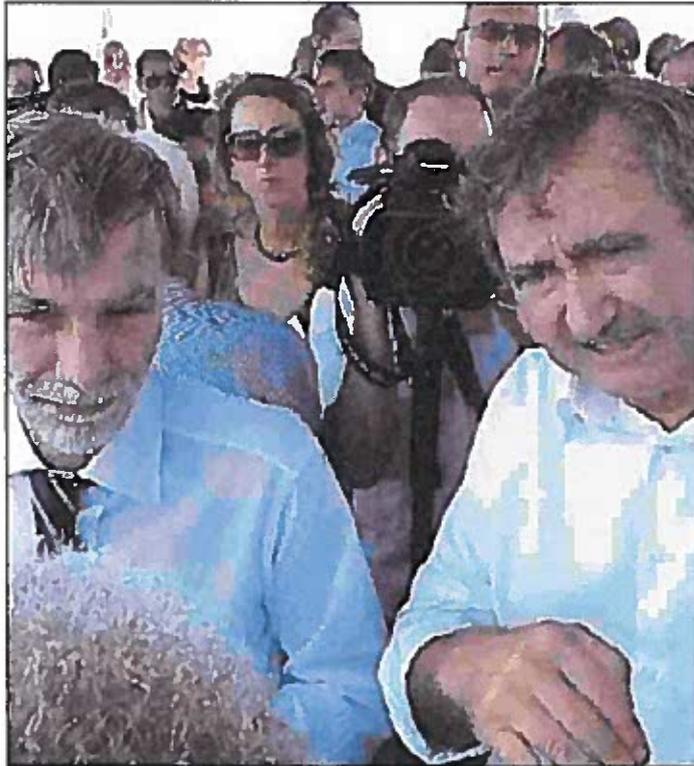
una città allora in ginocchio. E sul Mose, che così come è non serve, Venezia vuole con-

tere, perchè ad essa deve competere la gestione completa delle acque».

E infine, Brugnaro ha tirato per la giacchetta il ministro per le Infrastrutture, Graziano Delrio. «Porto e acque sono strettamente connessi - ha attaccato il sindaco - Nella corsa alla presidenza dell'Autorità portuale, non sono stato neanche contattato riguardo al sostituto di Costa. Di nomi non ne ho fatti; ho auspicato il prolungamento di un anno come commissario proprio dello stesso Co-

sta, ma qui c'è in ballo anche il futuro della città come ho già detto al ministro Delrio e che auspico possa venire in città per discutere proprio su questi temi». E Delrio, in qualche modo, potrà essere quasi dietro l'angolo. Infatti il ministro è atteso a Chioggia il 7 novembre prossimo per discutere di investimenti per la sicurezza della statale Romea. Chissà, magari ci potrà essere spazio anche per il sindaco di Venezia e il porto. Tutto è ancora possibile.

© riproduzione riservata



**AFFONDO** Il sindaco Luigi Brugnaro con il ministro Graziano Delrio

## L'INVITO

«Il ministro Delrio venga a Venezia  
Ci sono temi importanti da discutere»



**LA GRANDE OPERA** Il Mose

WITH NEARLY 180 DELEGATES FROM 30 COUNTRIES

## Green strategy Congress matters

Alternative fuels, climate change, port development and incentive schemes into relations

VENICE - One size doesn't fit all when it comes to green business strategy, that was the overarching theme of the first day of this year's GreenPort Congress hosted by the Venice Port Authority.

Nearly 180 delegates from more than 30 countries came together in Venice this week at the 11th GreenPort Congress. The theme that came out of the first day is one that has been heard time and time again at the conference, but each year something different crops up to demonstrate why a uniform approach to regulation and policy is nearly impossible to implement across the global ports sector.

One thing that should be standard though, said Brian Simpson, European Coordinator for the Motorways of the Sea in his keynote speech, is that the environment should be at the forefront of business strategy. And, said Isabelle Ryckhost, Secretary General, European Sea Port Organization (ESPO), climate change should be top of the agenda of ports. But of course as always, there is a need for a balanced approach between societal and environmental expectations and economic investment.

### Alternative fuels

Session one of the Congress looked at port infrastructure with a heavy focus on LNG. Questions from the floor focused on the concerns about LNG's viability as an alternative fuel. The question was asked why we are investing in LNG as a fossil fuel for ships that will be built for even lower emissions tar-

gets in the future? Jarek Kotowski from INEA said that there are other options aside from LNG to include methanol, nuclear and wind power. But there are no easy answers. In the next couple of decades he believes that we'll still be dependent on fossil fuels so LNG is a good option to meet emissions targets for now. Another concern was over the expense of LNG infrastructure, even if a port manages to secure additional funding for any LNG investment, making it unfeasible for many ports.

### Climate change

Session two dealt with climate change, first up on the agenda was an 'Introduction to the outcome of the Paris Agreement, December 2015' by Jan Bronke, Focal point for PIANC's Think Climate coalition. The Paris agreement will come into effect in November and requires action to mitigate green house gas emissions. PIANC's Think Climate coalition is a group of international organisations working together to try and harmonise carbon accounting across the sector. Jan Brooke said: "We need to improve resilience. Climate change will affect both new and existing port infrastructure. The Paris agreement is a wake-up call, everyone has to do their bit to reduce emissions, ports are vulnerable".

Charles Haine, Technical Director, Lead for Maritime, Ports & Logistics Sector, Environment, WSP-Parsons Brinckerhoff, talked about climate change mitigation and adaptation. He said that we should be thinking about the layouts

and design of ports with regards to future proofing and be focusing more on joined up thinking. "The port authority in future will have to supply GHG data to their tenants. Climate change adaptation should be high on the agenda but there is no one size fits all," he said. It is worth noting though that everyone can do their bit. One small change to one small component of the design of port infrastructure can save thousands of tonnes of carbon.

### Port development

Session three focused on sustainable port development and maximising potential. A talk on 'Shore-to-ship Power for LNG-to-Power' by Luca Imperiali, Global Application Technology Manager, ABB, made clear that "Shore to ship power is one of many tools that can be used to improve efficiency and the green footprint of a port" but it's by no means a solution for everyone.

But perhaps electrification of equipment is more attainable for some. Lorene Grandjean, Group Marketing and Business Development Manager, Cavotec, said that electrification brings clear benefits in emissions reduction and compliance with regulations. Latest innovations in electrification can make a port more efficient and safer.

### Incentive schemes

The last session of the day focused on port incentive schemes which attracted a certain amount of scepticism.

Alessandro Pititto, co-presen-

ting with Dr Chris Wooldridge, Cardiff University, said: "Most environmental charging schemes in Europe work as rebates on port dues but there is a widespread belief that charging schemes are a weak incentive to make shippers go greener." Why? Maybe the stakes are a bit low or maybe no one has a clear idea of the extent to which a charging scheme may benefit the environment he said. What is the alternative? There is no universal answer but one thing for sure is that ports need to use analyse and use their own data to find out.

Which brings us neatly back round to the fundamental problem with a one size fits all approach. No one knows better about a port's own operations than the port itself. The overwhelming opinion from day one at the Congress was that the ports industry just needs to get better at taking a more proactive and joined up approach to tackling emissions. As more stakeholders are waking up to their own green responsibilities, taking the right environmental approach will become even more fundamental in helping the ports industry to compete and attract new business in an ever more competitive world.

Participants went on to enjoy a private tour of the Doge's Palace, St Mark's Square, which was organized by Stormwater Italia which was followed by the Networking Dinner hosted by Venice Port Authority at the fabulous Hotel Monaco & Grand Canal. The GreenPort Congress continues today in Venice, Italy and delegates will be given a tour of Venice Port on Friday.



In the picture: GreenPort Congress 2016

# Riparazioni Navali L'ira degli operai sui Cinque Stelle

- > I lavoratori contestano la proposta di trasferimento
- > Nel mirino la capogruppo in Regione Alice Salvatore
- > E il gruppo si divide sulla posizione da tenere

**I**L MOVIMENTO Cinque Stelle si spacca sul futuro delle riparazioni navali. Dopo gli insulti e le urla dei lavoratori in consiglio regionale contro la

portavoce Alice Salvatore, al momento di votare un ordine del giorno che sostiene il settore, a sorpresa si schiera a favore del documento, il consigliere

Francesco Battistini, mentre votano contro l'ordine del giorno la Salvatore con Marco De Ferrari, Gabriele Pisani e Andrea Melis. È stata una mattina

difficile quella che si è consumata ieri in Regione ed è stata anche la mattinata che ha visto per la prima volta i lavoratori contestare i Cinque Stelle.

CAMP N. A PAGINA IV

## Ira operaia sui 5Stelle Spaccati su Blue Print e riparazioni navali

Alice Salvatore contestata in consiglio dai lavoratori  
Il gruppo dei grillini si divide al momento del voto

NADIA CAMPINI

**I**L MOVIMENTO Cinque Stelle si spacca sul futuro delle riparazioni navali. Dopo gli insulti e le urla dei lavoratori contro la portavoce Alice Salvatore, al momento di votare un ordine del giorno che sostiene il settore a sorpresa si schiera a favore, con il Pd, il consigliere Francesco Battistini, mentre votano contro il documento la Salvatore con Marco De Ferrari, Gabriele Pisani e Andrea Melis. Furi-bonda la Salvatore che rivendica al Movimento Cinque Stelle il ruolo di «primi a difendere red-

dito e occupazione, a scendere in piazza con i lavoratori».

È stata una mattinata difficile quella che si è consumata ieri in Regione e soprattutto è stata anche la mattinata che ha visto per la prima volta i lavoratori contestare apertamente i Cinque Stelle dopo una luna di miele che durava ormai da tempo. Tutto era scaturito proprio da un'interrogazione del Cinque Stelle che la scorsa settimana aveva chiesto lo spostamento delle riparazioni navali a cinque chilometri dalla città per motivi di tutela ambientale. La richiesta aveva fatto saltare sulla se-

dia lavoratori e sindacato, che hanno indetto per la giornata di ieri quattro ore di sciopero, poi diventate una giornata intera, con manifestazione. In corteo i lavoratori sono usciti dal porto, hanno percorso circonvallazione a mare attraversando Carignano e sono arrivati fino in Regione, dove hanno invaso la sala del consiglio. Qui ci sono stati momenti di tensione. «È un'idea irresponsabile — ha tuonato il segretario Fiom Bruno Mangano — perché dietro l'idea dell'ambiente, che viene utilizzato come un cavallo di troia, qualcuno pensa di chiudere atti-

vità produttive».

«Lavoro», Lavoro» urlavano intanto i dipendenti delle riparazioni navali in Regione, la Salvatore ha dovuto difendersi sostenendo che «da parte nostra non c'è stata nessuna richiesta formale di spostare i cantieri a 5 km, solo un'interrogazione per chiedere alla giunta Toti se si sta muovendo per trovare una soluzione all'inquinamento atmosferico evitando la contrapposizione tra lavoro e salute dei cittadini e dei lavoratori stessi».

Immediata la replica del governatore della Liguria Giovanni Toti: «Le riparazioni navali

crano, sono, restano o si svilupperanno nel porto di Genova, dove sono. La mia giunta non ha mai seguito l'ambientalismo peroso e populista. Con i tanti problemi occupazionali che abbiamo in Liguria, non vorrei affrontarne altri su Genova».

Gongolavano in consiglio quelli del Pd, per il passo falso dei Cinque Stelle, che rischia di avere un peso importante visto che ormai la campagna elettorale per le elezioni comunali è già lanciata. Comunque i Pd ci hanno provato a lanciare un'ancora di salvezza ai Cinque Stelle, offrendo di votare per punti l'ordine del giorno sulla difesa del settore, ma alla fine la maggioranza dei grillini ha votato contro i punti che difendevano il blue print e le riparazioni navali, mentre Battistrini si è schierato con tutti gli altri, non solo, ha pubblicamente chiesto scuse ai lavoratori, «forse abbiamo fatto un'interrogazione sbagliata», ha detto, e l'ordine del giorno è passato.

La Lega Nord a questo punto ironizza dicendo che «ormai occorre delocalizzare parte dei Cinque Stelle, spaccati su tutto». E Gianni Pastorino, di Rete a Sinistra, obietta che è comunque «impensabile qualsiasi progetto di spostamento dei cantieri: trovare una distanza utile di 5 chilometri in una regione caratterizzata da continuità abitativa è pura illusione, fantascienza». Occorre invece «innovare il comparto e tutelare l'occupazione».

GIORGIO NUCI/AGF/ANSA

Il sindacato va all'attacco  
"Irresponsabili" e il governatore  
assicura: "Non ho mai pensato  
di spostare le riparazioni navali"

## LE TAPPE

### L'INTERROGAZIONE

La scorsa settimana era stata presentata in consiglio l'ipotesi di trasferire le attività a più di cinque chilometri dalla città

### LA REAZIONE

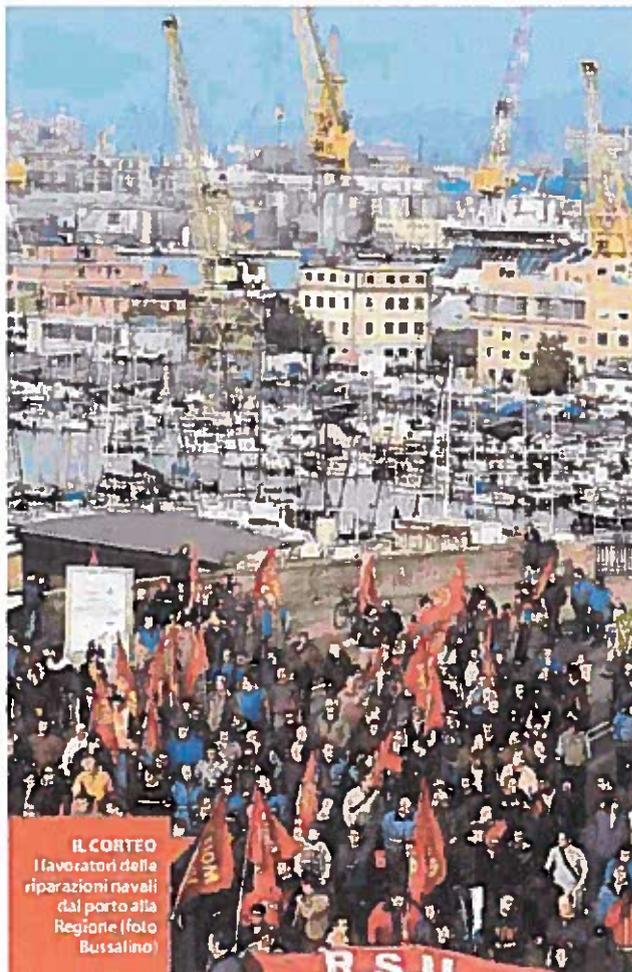
Subito si era scatenato l'allarme tra i lavoratori, circa 2000, che complessivamente vi sono impiegati



**ALICE SALVATORE**  
Ieri mattina è stata ferocemente contestata dai lavoratori arrivati a piedi dal porto e da Carignano

### L'ORDINE DEL GIORNO

Alla fine è stato varato un ordine del giorno che chiede di andare avanti sul blue print e nei riempimenti



**IL CORTEO**  
I lavoratori delle riparazioni navali dal porto alla Regione (foto Bussalino)

IL CONSIGLIO REGIONALE VOTA CONTRO L'IPOTESI DI TRASFERIMENTO DELLE ATTIVITÀ

## Riparazioni navali, la Fiom divide il M5S

Assedio di lavoratori e sindacalisti. Putti contro Salvatore: «Bisogna studiare non bastano i selfie»

EMANUELE ROSSI

UN AVVERTIMENTO. A futura memoria e in ottica voto: nessuna forza politica può giocare con il futuro del lavoro in porto. Ieri mattina la Fiom Cgil e la Uilm hanno praticamente "occupato" con i lavoratori delle Riparazioni navali il consiglio regionale e ha costretto ad una retromarcia imbarazzante il Movimento cinque stelle sul tema della ricollocazione dell'industria pesante in porto. Il M5S si è beccato una sonora dose di insulti dagli scioperanti e alla fine si è diviso sul documento comune del consiglio.

Per capire il perché di una mobilitazione simile bisogna tornare ad una settimana fa: un'interrogazione di Alice Salvatore aveva fatto sobbalzare i sindacati perché la battagliera consigliera regionale chiedeva lumi sull'inquinamento delle Riparazioni navali, gli effetti sulla salute nei quartieri del centro e su una possibile ricollocazione «a cinque chilometri» dalla costa. Una semplice interrogazione, quindi, da parte di un partito di minoranza. Senza nessun effetto pratico.

Eppure ieri mattina i lavoratori infuriati hanno preso d'assalto il consiglio come se fosse davvero alle porte una chiusura delle industrie. «Bisogna rendersi conto di quello che si scrive: qui avete parlato di de-localizzazione e se non sapete

cosa vuol dire andate a pelare patate!», sono state le parole di Bruno Manganaro. Un messaggio al partito che un domani potrebbe governare Genova è arrivato da un lavoratore: «Sui nostri cannelli c'è scritto "Grillo", li faceva il papà del signore che vi ha candidato. Che non si dimentichi da dove viene!».

La consigliera Salvatore ha cercato di spiegarsi, nonostante la pioggia di urla: «I dati del monitoraggio ambientale sono inquietanti, noi siamo sempre stati dalla parte dei lavoratori e la nostra era una semplice richiesta di informazioni alla giunta». Ma è rimasta isolata mentre gli altri partiti e Toti assecondavano i manifestanti sul futuro delle Riparazioni navali.

Il governatore si è spinto oltre, assicurando l'impegno della Regione anche per velocizzare i percorsi del Blueprint (dove è previsto proprio un ampliamento delle Riparazioni con il tombamento del porticciolo Duca degli Abruzzi) e il ribaltamento a mare di Sestri: «Attendiamo a giorni la nomina del nuovo presidente dell'Autorità portuale e sarà lui a velocizzare tutte queste pratiche che sono rimaste ferme per troppo tempo. Come Regione ci siamo impegnati nel sottoscrivere il Blueprint». E l'assessore Edoardo Rixi coglie l'occasione di attaccare il Movimento 5 stelle: «Sono andati

in Europa a chiedere un monitoraggio ambientale sul porto, vogliamo cercare a tutti i costi di farci del male?». Anche il Pd e Rete a sinistra sostengono che «È impensabile qualsiasi progetto di spostamento dei cantieri» ma chiedono un miglioramento delle condizioni ambientali di lavoro per gli operai, i primi a respirare gli inquinanti.

Il clima in aula si surriscalda e alla fine il consiglio partorisce una mozione (su un testo di Lella Paita) da votare per punti. Qui va in scena l'ultimo psicodramma della mattinata da dimenticare del M5S: il capogruppo Fabio Tosi esce dall'aula, quattro consiglieri su cinque votano contro il sostegno al Blueprint e al ribaltamento a mare, il quinto, Francesco Battistini, vota a favore ed esprime tutto il proprio malessere: «Parlo da metalmeccanico e non come Movimento, chiedo scusa ai lavoratori». La cronaca della mattinata rimbalza presto sui siti d'informazione e sui social, con molti attivisti del M5S che criticano i loro consiglieri. E nel pomeriggio, a palazzo Tursi, il commento amaro del capogruppo Paolo Putti dice molto del clima tra i grillini: «Per amministrare bisogna studiare i problemi, non basta condensare tutto in uno slogan o in un selfie».

emanuele.rossi @ilsecoloxix.it

© BY NC ND / AL CL IN DIRI / TRISERVA

# Riparazioni navali, lavoratori in piazza a Genova

Genova - La portavoce M5s in Consiglio regionale, Alice Salvatore, aveva presentato una mozione per lo spostamento del comparto ad almeno 5 km dal centro abitato.



Genova - Lavoratori delle riparazioni navali in piazza dopo che la settimana scorsa alcuni comitati hanno depositato in Prefettura la richiesta di intervento del ministero dell'Ambiente per tutelare ambiente e salute dei cittadini, minacciati, a loro dire, da quelle lavorazioni compiute a ridosso della città. **La portavoce M5s in Consiglio regionale, Alice Salvatore, aveva presentato una mozione per lo spostamento del comparto ad almeno 5 km dal centro abitato.** «È un'idea irresponsabile - dice il segretario Fiom **Bruno Manganaro** - perché dietro l'idea dell'ambiente, che viene utilizzato come un cavallo di troia, qualcuno pensa di chiudere attività produttive. Noi all'ambiente ci teniamo, come abbiamo sempre dimostrato con Ilva. Non può essere che qualche migliaio di famiglie perda il reddito in questo modo». I lavoratori hanno attraversato il quartiere di Carignano per raggiungere il Consiglio regionale. «Chiediamo a Regione e istituzioni una posizione esplicita a difesa del futuro di questo settore», dice la Fiom.

STUDIO CLARKSON: ARMATORI PRONTI A METTERE IN PRODUZIONE ALTRE UNITÀ, MA IL 2017 SARÀ ANCORA DIFFICILE

## Cantieri navali, dal 2018 boom di nuovi ordini

Atteso un incremento del 55% rispetto a quest'anno. Le commesse saliranno a 1.869 nel 2020

### IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Gli armatori torneranno a ordinare con insistenza nuove navi, ma solo dal 2018 in poi. Tanto che il 2016, e poi anche il prossimo anno, per il settore della cantieristica navale saranno ancora momenti difficili.

Resta la previsione - quella fatta dagli analisti di Clarkson - secondo la quale, l'intero comparto della navalmeccanica pare essere a un passo dal superare il periodo di crisi che ha visto, negli ultimi tempi, un drastico calo di nuove unità ordinate ai cantieri di tutto il mondo. Quest'anno sono stimati in 586 gli ordini di navi a livello internazionale. Il prossimo anno le commesse saranno 790, in lieve crescita. Ma la vera svolta arriverà nel 2018 quando le navi ordinate arriveranno a 1.300 unità. C'è di più: secondo Clarkson il numero di ordini è destinato a

crescere almeno sino al 2020, anno in cui le commesse saranno 1.869, mentre nel 2019 si fermeranno a quota 1.667. Nello specifico, le compagnie ordineranno più portacontainer e petroliere, mentre resterà stabile la richiesta di nuove metaniere. La ripresa del settore coinvolgerà soprattutto i cantieri asiatici, ma la fine della crisi è stata prevista a livello globale. I contratti per nuove navi sono infatti aumentati in tutto il mondo dal 2002 fino al picco del 2007, per poi iniziare a calare. Nel periodo di crisi il numero dei cantieri navali è sceso notevolmente: da 931 a 402 fra il 2009 e il 2016. Di quelli ancora in attività, 240 hanno ordini soltanto fino al 2017 e solo 59 hanno già programmato il proprio lavoro oltre al 2019. Un quarto ha una sola nave in costruzione e il 40% non ha più ricevuto ordini dal 2014.

Anche nei primi sei mesi di quest'anno il settore ha mostrato ancora una volta segni di sofferenza. I cantieri core-

ani, in particolare, hanno conosciuto una contrazione degli ordini mai registrata negli ultimi 12 anni. Il portafoglio ordini totale del settore, in Corea, ha raggiunto il numero più basso di commesse dal 2004 a oggi. Rispetto al 2015, nel primo semestre gli stabilimenti hanno perso oltre il 20% di fatturato, mentre il dato globale è stato negativo per 12 punti percentuali. Il quadro generale è invece apparso migliore in Giappone e Cina, dove il portafoglio ordini ha subito una contrazione del 14% e dell'11%. In Europa, dal 2008 a oggi, hanno alzato bandiera bianca 140 cantieri, sul territorio di Pechino ne sopravvivono 140, che sono il 35% della quota mondiale. In Giappone la situazione è stata più stabile: picco di 71 cantieri nel 2008, calo del 17% fino a settembre 2016, con 59 ancora in attività.

Ora la svolta, prevista a partire dal 2018. La crisi del settore potrebbe essere agli sgoccioli.

[www.themeditelgraph.it](http://www.themeditelgraph.it)

© BY NC ND AL QJN D R I I R S E R V A T I



Una nave in costruzione nel cantiere genovese Urdal

ACCORDO CON APM TERMINAL

## Vado Ligure, i cinesi entrano nel terminal *Cosco acquista una quota del 40%, il porto di Qingdao il 9,9%*

La cinese Cosco entra nel porto di Vado Ligure. Cosco Shipping Ports Limited, il gigante delle spedizioni marittime cinesi, ha annunciato, come anticipato dal *Secolo XIX* e *The MediTelegraph* lo scorso novembre, l'acquisto di una quota del 40% in Vado Holding (il 9,9% andrà allo scalo di Qingdao), fino a oggi detenuta da Apm Terminal, società gestita dal gruppo danese Maersk, per 53 milioni di euro. Il gigante cinese intende costruire un nuovo terminal per i container entro il 2018 nello scalo marittimo ligure, che avrà inizialmente una capacità di 600 mila teu, per poi arrivare a 900 mila teu.

L'acquisizione della quota nella

piattaforma contenitori dello scalo marittimo ligure, spiega una dichiarazione attribuita a Cosco dall'agenzia Xinhua, è «in linea con la strategia di sviluppare hub per le spedizioni marittime e rafforzare il network globale di terminal per i container». Oltre a Vado, Cosco è già presente nel Mediterraneo: da luglio scorso, il gigante marittimo cinese è ufficialmente proprietario di una quota di controllo del porto del Pireo, in Grecia, un investimento che il governo cinese considera strategico per le rotte commerciali tra Asia ed Europa all'interno dell'iniziativa di sviluppo infrastrutturale «One Belt, One Road», inaugurata dal presidente cinese Xi Jinping nel 2013.



Una portacontainer della compagnia Cosco

Cosco rileva il 40% per 53 mln euro

## *Cinesi nel porto di Vado Ligure*



Il porto di Vado Ligure

La cinese Cosco entra nel porto di Vado Ligure. Il gigante delle spedizioni marittime ha annunciato l'acquisto di una quota del 40% in Vado holding, finora detenuta da Apm terminal, società gestita dal gruppo danese Maersk, per 53 milioni di euro. Cosco intende costruire un nuovo terminal per i container entro il 2018 nello scalo marittimo ligure, che avrà inizialmente una capacità di 600 mila Teu, per arrivare in un secondo tempo a 900 mila. L'acquisizione della quota nella piattaforma contenitori, ha precisato Cosco all'agenzia

Xinhua, «è in linea con la strategia di sviluppare hub per le spedizioni marittime e rafforzare il network globale di terminal per i container».

Cosco è già presente nel Mediterraneo. Da luglio è ufficialmente proprietario di una quota di controllo del porto del Pireo, in Grecia: un investimento che il governo di Pechino considera strategico per le rotte commerciali tra Asia ed Europa all'interno dell'iniziativa di sviluppo infrastrutturale inaugurata dal presidente cinese Xi Jinping nel 2013.

—● Riproduzione riservata —■

## Porti: i cinesi di Cosco entrano al 40% nel terminal di Vado

Accordo con Apm per la piattaforma contenitori pronta nel 2018



I cinesi di Cosco diventano azionisti della piattaforma di Vado Ligure - il terminal contenitori che sarà operativo nel 2018 - al fianco dei danesi di Apm terminals (Gruppo Maersk). L'accordo firmato ieri a Shanghai segna l'ingresso del colosso cinese per la prima volta nella gestione di un porto in Liguria. Secondo quanto riportato dal Secolo XIX, Cosco acquisisce il 40% della società che gestisce la piattaforma Maersk, mentre la quota di maggioranza, il 50,1% resta ai danesi di Apm terminals, e il restante 9,9% va al porto di Qingdao. E nell'accordo rientra anche il terminal reefer di Vado Ligure, acquistato lo scorso agosto da Apm. Il valore dell'operazione si aggirerebbe attorno ai 7,1 milioni di euro per Cosco e 1,7 per Qingdao. Per Cosco, che ha assunto il controllo del porto del Pireo in Grecia all'inizio dell'anno, è un ulteriore passo di espansione nel Mediterraneo. Il terminal container di Vado ligure, semiautomatizzato, potrà movimentare 800 mila teu l'anno e accogliere le navi portacontainer più grandi, quelle da 19/20 mila teu. A firmare materialmente l'accordo è stata Cosco Shipping ports, filiale di Cosco shipping group.(ANSA).

I TRAFFICI SONO IN CRISI, MA NASCONO NUOVI TERMINAL

# Porti container, il Tirreno a rischio di “sovracapacità”

Da Savona a Livorno in arrivo altri 2,9 milioni di teu

### IL CASO

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** La selezione naturale sta già avvenendo, perché il mercato è spietato. Il commercio globale ha rallentato e il traffico contenitori è in crisi: per questo la geografia dei porti cambierà. E anche velocemente.

In sei anni la capacità dei porti dell'Alto Tirreno aumenterà di 2,9 milioni di contenitori: la piattaforma di Vado completa lo scenario in cui paradossalmente, mentre le navi fanno fatica ad essere riempite, i porti liguri e Livorno si preparano a gettare sul mercato un'ulteriore maxi offerta. Cosco ha deciso di scommettere su Vado, banchina da 800 mila teu sulla carta, forse già disponibili nel 2018 anche in molti credono si arriverà al 2021. A Genova in un paio di anni sarà invece pronta Calata Bettolo con Msc che aggiungerà altri 800 mila teu. C'è poi il riempimento Ronco-Cane-pa che aggiungerà altri trecentomila container e ragionevolmente si può pensare

che prima del 2020 l'opera sarà terminata. Infine c'è Livorno con la piattaforma Europa: terminal da 1 milione di teu ancora al palo, ma la cui realizzazione viene data, contando un anno di ritardo sulla tabella di marcia, intorno al 2022. Per riempire le banchine servirebbe una ripresa positiva oltre ogni previsione. Il tutto in meno di sei anni. «Già ora c'è sovracapacità - spiega Roberto Spinelli, ad del gruppo - e le alleanze stanno già facendo selezione con una grande competizione tra terminalisti. La carta vincente? qualità nei servizi, tariffe competitive e rapporti con i clienti».

Il tema della programmazione è evidentemente mancato: «L'orizzonte di queste opere è secolare - spiega Gian Enzo Duci, numero uno di Federagenti - certo realizzarle tutte insieme non è stato poi così lungimirante. Però le opere attraggono i traffici: una giusta pianificazione locale e nazionale potrebbe portare gli scali del Tirreno a recitare un ruolo da protagonisti». Oggi però sembra impossibile ripensare i piani regolatori o stoppare sul nascere opere che aggiungono altra capacità: «Perché parliamo di con-

tratti firmati e concessioni già date» analizza Marco Conforti, presidente di Assiterminal che ammonisce «guardate che il problema c'è anche in Nord Europa: massicci investimenti, anche sull'automazione, ma il traffico latita. Per gli scali del Tirreno mi preoccupa anche il ruolo del Gottardo: quel link ferroviario rischia di favorire il Northern Range e il 9 novembre alla riunione dei ministri, con Delrio e il collega svizzero, non potremo non parlarne. La riforma dei porti ora, anche se tardivamente, permette di programmare gli investimenti». Già gli investimenti pubblici: per realizzare tutti questi terminal, il denaro impegnato dalle casse dello Stato, è stato «troppo - attacca Roberto Cuneo, segretario regionale di Italia nostra e da sempre avversario della Piattaforma di Vado - c'è un'overcapacity spaventosa: spendiamo centinaia di milioni per spostare i teu da Genova a Savona, senza contare il costo ambientale... Volendo si potrebbe fermare tutto e pagare la penale. Oppure potremo convertire quel terminal ad altro traffico rispetto ai contenitori».

www.themedtelegraph.it

© 2016 TUTTI I DIRITTI RISERVATI

## La Cina in porto a Savona

*Il colosso Cosco compra il 40% dello scalo di Vado per 7,1 milioni a fianco dei danesi di Maersk. Punta alla leadership mediterranea*

Nonostante la sua Autorità portuale sia destinata a 'sparire' come dicono in città o a confluire in quella di Genova come dicono nei ministeri romani, - e sulla deroga al 'matrimonio' il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio dai noi interpellato lunedì su una eventuale proroga ha risposto «molto presto saprete tutto» - il porto di Savona piace ancora.

A tal punto, che dopo che voci di vari interessamenti si susseguivano da tempo, la Cosco, colosso cinese del **trasporto marittimo**, ha reso noto ieri di aver rilevato tramite una controllata il 40% di Vado Holding dal gruppo Maersk per 53 milioni di euro. Cosco si troverà così un nuovo terminal container, che sarà ultimato nel 2018, con capacità iniziale di 600mila teu e 900mila a pieno regime. L'hub è in costruzione nella rada di Vado - il porto satellite di Savona - ed è un intervento in linea con le strategie di sviluppo di crescita all'estero e il rafforzamento del network di terminal container. A luglio Cosco ha conquistato il controllo del porto greco del Pireo, mossa strategica per le rotte commerciali tra Asia ed Europa lungo la 'One Belt, One Road', voluta nel 2013 dal presidente cinese Xi Jinping.

Così Cosco diventa azionista della piattaforma savonese al fianco dei danesi di Apm terminals del Gruppo Maersk, acquisendo il 40% della società che gestisce la piattaforma Maersk, mentre la quota di maggioranza, il 50,1% resta ai danesi di Apm terminals e il restante 9,9% va al porto di Qingdao. Ed è la prima volta di un gruppo cinese nella gestione di un porto in Liguria. Il valore dell'operazione si aggirerebbe attorno ai 7,1 milioni di euro per Cosco e 1,7 per Qingdao.

Investimento che non deve sorprendere dal momento che quelli diretti all'estero di natura non finanziaria crescono a ritmo spedito: +53,7% nei primi nove mesi del 2016, a 882,78 miliardi di yuan (134 miliardi di dollari).

E l'interesse di Pechino è su un hub che a Savona è contestato dagli ambientalisti nonostante la disastrosa situazione economica ed occupazionale. Sia come opera, vista come intervento deturpante, sia come modalità costruttiva che ha subito varianti in corso d'opera (in attesa del Via) passando dai cassoni in cemento al classico riempimento a mare.

«L'arrivo di un investitore cinese - commenta il presidente della Savona Port Authority, Gian Luigi Miazza - è un buon segnale per il Paese. Con il terminal container diventiamo porta d'ingresso per

## -segue

---

merci che non fanno transshipment e l'operazione può essere un volano per nuove aziende». Miazza, ricorda che l'autorità portuale di Savona sta investendo «800 milioni in cantieri aperti, 500 pubblici e 300 privati» per far crescere la capacità di lavoro dello scalo.

Sulla portualità ligure interviene anche il presidente della Regione, Giovanni Totti, il quale auspica una rapida soluzione per la governance di Genova e lamenta che «i porti liguri non hanno quello sprint che dovrebbero avere: ci sono - dice - soldi fermi nei cassetti, appalti da fare, concessioni da rinnovare e c'è da rimettere in moto una macchina che è la prima della Liguria e la prima industria del Nord Italia».

*PAOLO PITTALUGA*

IL POLO La Liguria «capitale» del Mediterraneo da oltre 4 milioni di teu, ma ora è ancora più assurda la fusione

## I cinesi scelgono Vado e bocchiano la riforma

*Cosco e il porto di Qingdao nel capitale del multipurpose: nasce un nuovo scalo di riferimento Arrivano i container della Hanjin, esulta Fedespedi*

Se il ministro Graziano Delrio lamentava la mancanza di motivazioni alla richiesta di rinvio dell' accorpamento tra i porti di Genova e Savona -Vado, ora sa anche perché dovrebbe concedere non una proroga ma addirittura rivedere tutta la pratica. I cinesi, la Cosco, il porto di Qingdao sbarcano in Liguria, ma scelgono lo scalo del ponente e puntano sul terminal che sta realizzando Maersk, la prima compagnia di navigazione mercantile al mondo. Quello stesso scalo che è stato scelto come home port da Costa Crociere, la prima compagnia standard del settore in Europa. Insomma, Savona -Vado difficilmente può essere considerato un' appendice di Genova e dalla primavera del 2018, periodo previsto per l' inaugurazione del multipurpose, diventerà un porto da circa un milione di teu all' anno (non in transhipment), oltre che il terzo/quarto in Italia (testa a testa con Napoli e Genova) per numero di crocieristi.

L' accordo perfezionato da Apm (che manterrà il 50,1% delle quote), Cosco (40%) e porto di Qingdao (9,9%) di fatto costituisce anche una scelta chiara per la revisione dei servizi edel le linee. Un' alleanza strategica che inevitabilmente porterà a Savona le merci da e per la Cina, almeno per quanto riguarda il porto e i servizi gestiti dai soci stessi. Senza

dimenticare che Maersk è con Msc (seconda compagnia al mondo) parte della «2M», un' alleanza che controlla oltre la metà dei container in tutto il mondo. Appare sempre più difficile sostenere che la razionalizzazione delle Autorità Portuali sia stata condotta sulla base di criteri oggettivi e di ri levanza degli scali. Così come la notizia dell' ingresso dei cinesi nel capitale del terminal di Vado è chiaramente di una straordinaria portata per l' economia ligure dello shipping. Mala scelta di far dipendere due porti di tale importanza e peso specifico (contando anche Spezia si supererebbero i 4 milioni di teu) sotto un' unica Autorità di sistema comporterebbe solo il rischio di una forte penalizzazione. Per entrambi, o per lo meno per uno dei due qualora i cosiddetti «interessi di campanile» (indicati ancora recentemente da Luigi Merlo in rappresentanza del ministero come le uniche cause dell' opposizione all' accorpamento) dovessero davvero prevalere, danneggiando una delle due realtà a favore dell' altra. La regola d' oro

## -segue

---

della concorrenza e del libero mercato, al contrario, può produrre uno **Fedespedi** esprime grande soddisfazione per lo sbarco al Sech di Genova dei circa 3.000 container destinati all' Italia trasportati dalla Hanjin Italy, partita nei giorni scorsi da Valencia dopo aver aggiunto al suo carico i container diretti verso il nostro Paese che si trovavano a bordo della nave Hanjin Tabul. «Una soluzione da noi auspicata - ha commentato Roberto Alberti, presidente di **Fedespedi** - che ha evitato ai proprietari della merce e alle imprese di spedizioni i danni indiretti derivanti dalla mancata consegna dei contenitori». stimolo all' intero sistema economico portuale ligure.

In questo contesto si inserisce l' estenuante trattativa per individuare il nome del nuovo presidente dell' Autorità. Peral troche Autorità? Di Sistema? Solo di Genova? Manca ancora la risposta alla richiesta di proroga. Se Paolo Emilio Signorini resta il favorito, grazie anche all' ok di Giovanni Toti (e soprattutto dell' assessore Edoardo Rixi che in un' intervista alGiornale della Liguria si era ribellato al tentativo del ministro di spariare le carte, rilanciando Sandro Biasotti piuttosto che un politico gradito al Pd), in ballo c' è anche la scelta del segretario generale. Con un' ennesima frattura all' interno del maggior partito della sinistra. Da una parte c' è chi vorrebbe confermare Sandro Carena, ben consapevole della necessità che si porrebbe entro un anno di una nuova nomina per raggiunti limiti di età dell' attuale segretario. I parlamentari Mario Tullo e Anna Giacobbe stanno lavorando sull' argomento, ma da Roma il ministro Delrio manderà direttamente sul campo il proprio braccio destro, Ivano Russo, dirigente del suo gabinetto, reduce dal fallimento della tentata mediazione tra i porti di Napoli e Salerno. Il 25, martedì prossimo, ha in agenda un incontro a Palazzo San Giorgio con gli «addetti ai lavori» per sondare le posizioni sulla scelta del segretario, che solo di facciata spetta al nuovo presidente, ma in realtà viene accentrata dal ministro stesso. Prende campo il nome di Massimo Provinciali, attuale segretario a Livorno, apprezzato al di là dell' appartenenza politica abbastanza marcata. Mail dibattito è ancora aperto.

# La Gazzetta Marittima

Quando il verde incontra il blu gli interventi dei protagonisti

**Dalle Capitanerie di porto alle aziende del settore gas naturale, l'analisi dello stato attuale e delle prospettive per il futuro prossimo – Focus sul terminale offshore della OLT davanti a Livorno**



**LIVORNO** – I lavori della giornata di studio di ieri sono stati caratterizzati da una serie di interventi tecnici di notevole spessore, focalizzati anche e specialmente su alcuni dei progetti concreti in corso d'opera. Eccone gli abstracts.

## **Comando Generale della Capitaneria di Porto**

L'intervento del CA Ammiraglio Giardino è focalizzato sull'attuale legislazione del GNL come carburante marittimo e l'approccio e il ruolo del reparto ambientale della guardia costiera. Da un punto di vista normativo le caratteristiche tecniche del GNL sono regolate da una convenzione internazionale, una direttiva europea e da un decreto presidenziale. La convenzione Solas sulla limitazione dell'utilizzo di olii combustibili, dispone che nessun combustibile con un punto di fuoco inferiore ai 60 gradi può essere utilizzato come carburante. La direttiva europea e il decreto presidenziale si concentrano sullo stesso punto. Come trovare le eccezioni per le unità a propulsione GNL? Queste possono essere concesse dall'ente Tecnico/amministrativo preposto al controllo della sicurezza del mezzo. Questa norma si ritrova nel DPR 435/91. Al livello internazionale sono interessanti le guideline sull'uso del gas naturale come propellente marittimo. Nella risoluzione del MSC (Maritime Safety Committee) si dice che gli impianti devono presentare per caratteristiche costruttive la stessa affidabilità, sicurezza e rispondenza degli impianti tradizionali. Il Maritime Safety Committee dell'IMO ha adottato nuove regole per le unità alimentate a LNG emanando l'IGF code e rendendolo obbligatorio tramite convenzione. L'IGF si propone di creare standard obbligatori internazionali per le navi a LNG, per la sicurezza delle navi, equipaggio e ambiente. Inoltre prevede degli standard di formazione per tutto il personale di macchine, entrerà in vigore a partire dal 1 gennaio 2017.

## **Autorità Portuale di Livorno**

L'intervento di Massimo Provinciali descrive l'utilità del GNL nei trasporti marittimi. Due progetti molto interessanti sono attualmente in atto nel porto di Livorno Green Cranes che prevede uno studio per il bunkering di GNL con un prototipo di doppio stoccaggio diesel-GNL, l'altro progetto è Sea Terminal per la realizzazione di una rete sensoristica di sicurezza portuale. Per il progetto Green Cranes i primi risultati sono stati l'utilizzo di trattori alimentati a GNL, nonché l'implementazione del GNL di Livorno. Il progetto Sea Terminal ha, invece, comportato l'utilizzo di RTG alimentati a GNL, stazione mobile di rifornimento, studi di fattibilità per rifornimento intermodale. La posizione del rigassificatore di Livorno è strategica e l'esperienza acquisita ha sviluppato un sistema di gestione dell'intera filiera del GNL. Gli obiettivi sono implementare il Terminale, utilizzo in-port di mezzi eco-friendly, sviluppare una logistica distributiva intermodale. Il progetto GAINN-T ha questi obiettivi, gli investitori saranno OLT, ENI, HIGAS, l'autorità portuale di Livorno e altri. La creazione di una rete di stoccaggio trasporto e distribuzione completamente a GNL. Il deposito verrà posto nella darsena petroli con una capienza massima di 9.000 m3. L'aspetto ingegneristico sarà affidato a MIT, la gestione del sito sarà invece affidata all'autorità portuale di Livorno. Saranno coinvolti enti di ricerca, industrie e istituzioni. Il progetto prevede inoltre la formazione indispensabile del personale coinvolto. I punti di forza del terminale di Livorno sono la posizione, il terminal offshore OLT e la distribuzione intermodale di GNL.

## **Ministero dello Sviluppo Economico**

L'intervento di Liliana Panei si è focalizzato sulle infrastrutture di GNL e il relativo sviluppo del mercato. Tre gli attuali rigassificatori in esercizio (Rovigo, Panigaglia, Livorno), l'Italia può rigassificare 16miliardi di m3 annui e 50 milioni al giorno. Il primo sistema integrato di rigassificazione e stoccaggio è iniziato nel 2016.

## - segue

I vantaggi sono stati molteplici, riduzione del costo dell'energia agli utenti industriali, aumento della sicurezza del sistema gas Italia, ottimizzazione dell'utilizzo dei terminali, incentivo all'utilizzo di GNL, diversificazione delle rotte di approvvigionamento. Sono stati aggiudicati circa 800.000 metri cubi di GNL, pari ad un volume di 500 milioni di metri cubi di gas, in maggioranza da OLT. Dal 2017 sarà offerto il servizio combinato di rigassificazione e bilanciamento che permetterà di aumentare la sicurezza del Sistema Gas Italia, ottimizzare l'utilizzo della capacità di rigassificazione disponibile riducendo contestualmente il costo del fattore di garanzia per i terminali "in regime regolato", ridurre il costo dell'energia con priorità per le imprese industriali.

Il recepimento della direttiva DAFI 2014/94/UE entro il 18 novembre 2016 permetterà di creare un quadro strategico nazionale per sviluppare il mercato dei nuovi combustibili alternativi. Semplificherà, inoltre, le procedure amministrative per lo stoccaggio di GNL.

Nuovi terminali di stoccaggio previsti sono:

- L'HIGAS di Oristano con capacità di movimentazione annua di 350.000 m<sup>3</sup> e 9.000 di stoccaggio massimo.
- Il progetto Edison di Oristano con una capacità di stoccaggio complessivo di 12.000 m<sup>3</sup> e 520.000m<sup>3</sup> di movimentazione.

Il 1 Agosto è stato firmato il patto per la metanizzazione della Sardegna, con la realizzazione di opere di stoccaggio, trasporto e distribuzione del gas naturale. La SGI è stata incaricata del progetto realizzabile in 10 anni che prevede un'estensione di 200 km di pipeline per un costo complessivo di 520 milioni di euro. I vantaggi della metanizzazione della Sardegna sono molteplici: tempi rapidi di realizzazione, investitori già presenti, costi infrastrutturali ridotti, possibili finanziamenti UE, uso del GNL navale e terrestre.

### **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

L'intervento del MIT si è focalizzato sulla strategia nazionale e le ricadute economiche che l'uso del GNL potrà avere nel settore marittimo. Entro il 18 novembre si dovrà recepire la direttiva DAFI del 2014 sulle infrastrutture energetiche. In particolare, ogni Paese dovrà adottare un documento strategico per i combustibili alternativi e le relative infrastrutture. Entro il 31 dicembre 2025, si dovranno costruire poi centri di stoccaggio e rifornimento nella rete portuale marittima nazionale. Entro il 31 dicembre 2030, terminali di rifornimento dovranno essere presenti anche nei porti di navigazione interna. È prevista una possibilità di modifica della direttiva entro il 31 dicembre 2027 per la realizzazione di una rete di rifornimento terrestre per ogni stato membro ed è stata poi elencata la procedura di attuazione del piano strategico.

Il MISE ha istituito un gruppo di coordinamento nazionale per valutare fattibilità, sicurezza e impatto sociale delle infrastrutture di rifornimento marine e terrestri per mezzi pesanti. Il MIT, nello specifico, si è occupato del trasporto marittimo. Con il Decreto del 9 luglio 2015, il MIT ha istituito un tavolo di discussione sui combustibili alternativi in linea con le disposizioni della direttiva DAFI e si è arrivati a uno schema di decreto legge sulla realizzazione di un'infrastruttura per combustibili alternativi. Gli obiettivi finali di questo percorso sono l'abbattimento delle emissioni generate dal trasporto, elaborazione di un quadro strategico nazionale. La rete di rifornimento deve prevedere porti centrali nella rete TEN-T e porti periferici. Sono, pertanto, 3 le macro aree individuate: Tirreno/ Mar Ligure, Mar Adriatico e Mari del Sud Italia. L'utilizzo del GNL porterebbe a una riduzione delle emissioni di ossido di zolfo e di ossido di azoto e alla riduzione del 20/25% di CO<sub>2</sub>. Per la messa a punto del quadro strategico, il MIT ha partecipato, infatti, a vari progetti europei finalizzati allo studio e l'incentivo di reti di rifornimento di GNL.

### **OLT**

In questo contesto, la carta vincente del Terminale di Livorno può essere legata sia alla posizione strategica occupata dal rigassificatore al centro dell'area del Mediterraneo, sia alla versatilità dell'impianto in termini ingegneristici. A tal proposito, la società OLT ha condotto uno specifico studio preliminare di fattibilità dall'esito molto positivo, co-finanziato dall'Unione Europea, nell'ambito del progetto "Sea Terminals" in collaborazione con la Fondazione Valenciaport e con l'Autorità Portuale di Livorno, sotto la supervisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e in linea con il Documento di Consultazione per il Piano Strategico Nazionale sull'utilizzo del GNL in Italia portato avanti Ministero dello Sviluppo Economico.

I risultati di questo studio hanno confermato la possibilità per il Terminale di scaricare su piccole metaniere con capacità di carico compresa tra i 1.000 m<sup>3</sup> e i 7.500 m<sup>3</sup>, una lunghezza compresa tra i 60 m e i 110 m ed una rata di caricamento tra i 250 m<sup>3</sup> e i 900 m<sup>3</sup>.

Positivo anche il riscontro dal punto di vista della sicurezza, sulla base degli standard internazionali delle metaniere di taglia grande. Le "bettoline" dovranno essere conformi agli standard OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), in particolare per i sistemi di aggancio "manifold", e dovranno essere in possesso di sistemi di sicurezza elettronici (ESD) in conformità con gli standard internazionali SIGTTO (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators).

Infine, dal punto di vista ingegneristico, secondo quanto emerso dallo studio l'impianto di Livorno necessiterebbe di modifiche di tipo marginale per poter fornire questo servizio, che potrebbero essere realizzate in tempi particolarmente ridotti (1 o 2 anni). In particolare, le modifiche sarebbero relative al lato sinistro del Terminale dove sono già presenti i principali elementi per l'allibio e per lo scarico.

## - segue

### **LNG Medgas Terminal**

La presentazione di Filippo di Peio descrive il progetto della creazione di un terminal LNG nel porto di Gioia Tauro e i vantaggi a esso correlati. Si parte da una descrizione tecnica del terminale con le modalità di rifornimento delle unità e una stima complessiva dell'area interessata, nonché le caratteristiche tecniche delle varie infrastrutture di stoccaggio e trasporto. La costruzione del terminal risulterebbe vantaggiosa per tutta l'area portuale, permettendo un rifornimento rapido a qualsiasi unità navale, rifornendo allo stesso tempo altri terminali costieri della zona. Il terminal, infatti, si inserisce nel progetto di TEN-T senza il quale l'Italia si troverebbe di fronte ad una forte diseconomia infrastrutturale.

Un'ipotetica collocazione vantaggiosa del terminal sarebbe proprio all'imboccatura del porto di Gioia Tauro. Le unità che più sarebbero interessate dal rifornimento sono le navi cargo e commerciali che compongono la maggioranza del traffico del porto. Inoltre, il porto di Gioia Tauro si trova in una posizione baricentrica per rifornire gli altri porti e terminali del Mediterraneo meridionale. Infine, si prevede che per il 2030 ci sarà una domanda sempre crescente di LNG fino a 380.000 ton con un simultaneo miglioramento nelle emissioni tossiche, costi di trasporto e incremento dell'industria cantieristica della zona.

### **Gas and Heat - G&H Shipping**

L'intervento di Claudio Evangelisti tratta la storia della Gas & Heat industria nata dalla fusione di officine S.Marco, specializzata nella costruzione di serbatoi, tubi e scafi di acciaio e la Marine Engineering Service specializzata nel design di navi per trasporto chimico e gas. Attualmente la compagnia produce impianti per il carico di gas liquefatti. L'Azienda progetta e fornisce i serbatoi e i sistemi per il trattamento di LPG, ETH, LNG completamente automatizzati. G&H Shipping è una azienda del gruppo specializzata nella costruzione di unità navali di piccolo e medio cabotaggio per il trasporto di LPG e ETH. G&H progetta di espandersi nella fornitura dei sistemi di stoccaggio e trasporto di LNG e nella riconversione delle unità a LNG. Il know how di G&H è orientato alla fornitura serbatoi per unità a LNG, serbatoi di stoccaggio e tubature per il trasporto. Nel 2014 G&H e CPL Concordia creano una joint venture HIGAS per lo stoccaggio e fornitura terrestre di LNG in Sardegna. La Sardegna è, infatti, l'unica regione italiana non raggiunta dalla rete di distribuzione LNG nazionale. Il terminal si trova presso il porto di Oristano composto da 6 unità criogeniche modulari che potranno essere riutilizzate quando la domanda è bassa e espansa quando è alta in più una unità navale fornirà rifornimento alle unità navali a LNG una volta costruito sarà il più innovativo del Mediterraneo.

### **Carnival**

L'intervento di Peter Fowles illustra la best practice attuata da Carnival sulle unità a LNG della flotta AIDA. L'utilizzo di LNG porterà a una riduzione delle emissioni di CO2 del 25% fino al 2020, una purificazione dell'acqua del 10% con la tecnologia AWWPS, una riduzione della produzione del 5%, una costante riduzione delle emissioni nocive e una riduzione del 5% di spreco di acqua a bordo.

L'utilizzo dell'LNG come propulsione porta a una riduzione del 25% delle emissioni di CO2 rispetto al gasolio, una riduzione del 95% delle emissioni particolate, nessuna emissione di diossido di zolfo. Nel 2015 AIDAPrima è stata la prima unità a generare elettricità da LNG e a utilizzare LNG anche in porto, con un sistema a cisterna molto sicuro e facile nelle procedure di rifornimento.

### **Eni Costiero Gas Livorno**

L'intervento di Francesco Franchi si sofferma sul futuro sistema di stoccaggio costiero di LNG di Livorno. Una capacità complessiva di 9.000 m3, una portata massima di rifornimento di 1.000 m3/h, una capacità di trasferimento su bettoline di 250 m3/h una capacità di carico su autocisterne e ferrocisterne di 60 m3/h ne fa un terminal di carico multimodale. L'approvvigionamento marino avverrà con navi GNL di capacità medio piccole (500-7000 m3), con una previsione di 50 accosti annui. Un aerogramma ha individuato i siti della futura banchina e area di accosto. Gas Costiero ha attualmente completato la progettazione di base per la realizzazione dell'area di stoccaggio di LNG. Il costo complessivo sarà di 40 M euro. L'impianto si prevede in esercizio per il 2019.

### **DNV GL**

L'intervento di Scholz è incentrato sul rapporto tra nuove alternative di propulsione marina e la normativa di sicurezza internazionale. Le emissioni di SO sono nulle come quelle di materiale particolato, le emissioni di CO2 sono ridotte del 20. Il primo utilizzo di unità a GNL è avvenuto in Norvegia dal 2000 dal 2013 si è trasformato in un fenomeno mondiale, arrivando a coprire tratte transoceaniche. La propulsione a GNL è stata, infatti, installata su unità portacontainer. I vantaggi di questa propulsione sono tanti: navi silenziose, minore consumo dei lubrificanti, maggiore efficienza del carburante, maggiore pulizia della sala macchine, abbassamento dei costi e minore corrosione. Dall'altra parte bisogna considerare la qualità del GNL e un maggiore consumo a pieno carico.

Anche la manutenzione delle unità comporta vantaggi: intervalli di revisione più lunghi, minori depositi nel motore. Bisogna però considerare che il prezzo dei pezzi di ricambio è molto alto, la complessità del sistema è maggiore, le competenze devono essere maggiori.

Sono molti gli impianti di rifornimento nel mondo e altri 7 diventeranno operativi alla fine del 2017. La prima unità navale non commerciale AIDAPrima è entrata in servizio nel 2016. Dal punto di vista normativo risulta fondamentale l'IGF che entrerà in vigore dal 1 gennaio 2017. Il DNV GL rientra pienamente nei criteri di sicurezza. Sono 4 i fondamentali principi: segregazione del serbatoio, doppio scafo per protezione ambientale, controllo delle perdite e shutdown di emergenza.

# La Gazzetta Marittima

---

## Il cronoprogramma del workshop

09.30 - Registrazione e welcome coffee

Chairman: Ammiraglio Luigi Giardino

10.00 Saluti istituzionali

10.15 Il quadro normativo: stato dell'arte e prospettive"

Interventi:

Luigi Giardino

Ammiraglio Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto 6° Reparto Sicurezza della Navigazione Guardia Costiera

Enrico Maria Pujia

Direttore Generale D.G. Vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Gilberto Dialuce

Direttore Generale D.G. Sicurezza dell'approvvigionamento e per le infrastrutture energetiche Ministero dello Sviluppo Economico

11.00 Coffee break

11.30 Massimo Provinciali

Segretario Generale Autorità Portuale di Livorno

Benjamin Scholz

Ship Type Expert Gas Carriers DNV GL

12.30 Q&A

13.00 Lunch break

14.30 "La filiera logistica del GNL: sviluppo e opportunità economiche"

Dario Soria

Direttore Generale Assocostieri, ne discute con:

Alessandro Fino

Amministratore Delegato OLT Offshore LNG Toscana

Claudio Evangelisti

Amministratore Delegato Gas and Heat

Francesco Franchi

Presidente e Amministratore Delegato Eni Costiero gas

Peter Fowles

Project Manager - LNG Supply Strategy, Carnival Corporation & plc

Pier Filippo Di Peio

Amministratore Delegato LNG Med Gas Terminal

# La Gazzetta Marittima

---

## Quando il verde incontra il blu: lo stato dell'arte del GNL navale

**La forte avanzata dell'utilizzo del gas naturale per la propulsione delle navi, le prospettive del terminale davanti alla costa livornese, la ricaduta sui trasporti terrestri**



LIVORNO – Due dirigenti apicali di entrambi i ministeri, quello delle Infrastrutture e Trasporti e quello dello Sviluppo Economico (Enrico Maria Pujia e Gilberto Dialuce), l'ammiraglio (Cp) Luigi Giardino del 6° reparto sicurezza della navigazione delle Capitanerie di porto: e in particolare, il variegato mondo delle imprese, con i rappresentanti delle associazioni di settore, gli specialisti, gli amministratori. Ieri nel suggestivo scenario della Fortezza Vecchia di Livorno si è svolto il workshop dal titolo "Quando il verde incontra il blu", poetica presentazione dell'utilizzo del gas naturale metano (GNL) in particolare nel settore navale. Al poetico titolo, abbiamo abbinato qui sopra un'immagine altrettanto ispirata, da un bel quadro di Boris Vallejo ("Mirage" che descrive la danza di nereidi e tritoni in un mare incontaminato: quello, appunto, che vorremmo fosse il nostro Mediterraneo e più in generale il "fiume Oceano" degli antichi. In questo numero riportiamo gli abstracts dei principali interventi della giornata, riproponendoci di tornare sul tema anche prossimamente. Con una aggiunta: la Toscana, grazie al terminale offshore della OLT ma anche della filiera delle imprese che hanno da tempo messo a punto tecnologie di supporto della "catena" del gas, è all'avanguardia in Italia sulla strada per fornire alle navi e con le navi la distribuzione del GNL. C'è solo da sperare che, come è stato ribadito ieri, anche la parte pubblica faccia bene la sua parte, alleggerendo le complesse pratiche burocratiche senza venir meno alla difesa della sicurezza. Una speranza sulla quale ieri si sono giocate molte carte. A.F.

# Un «hub» mediterraneo per il Gnl con il sistema Livorno-Piombino

La nuova Authority come fulcro del polo di stoccaggio e distribuzione

**- LIVORNO-**  
**IL SISTEMA** portuale tra Livorno e Piombino si candida a diventare l'hub italiano dell'alto e medio Tirreno per lo stoccaggio e la distribuzione del Gnl ad uso sia marittimo che terrestre, con una serie di progetti illustrati dal segretario generale dell'Authority portuale Massimo Provinciali nel corso del convegno in Fortezza Vecchia «Il verde incontra il blu: Il GNL nei trasporti marittimi, fra aspetti normativi, tecnologia ed opportunità socio-economiche». Organizzato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera 6° Reparto - Sicurezza della Navigazione e la società Olt Offshore Lng Toscana l'evento ha visto la partecipazione di rappresentanti istituzionali di riferimento e di alcuni importanti player del settore. L'ammiraglio Luigi Giardino (6° Reparto - Sicurezza della Navigazione delle Capitanerie) ha ricordato l'attenzione che il Comando Generale ripone in questo momento, sullo sviluppo di nuove tecnologie di propulsione navale alternativa quali il GNL per le navi da crociera e non solo.

ANCHE il Ministero delle Infra-

strutture e dei Trasporti ha fornito il proprio contributo al convegno, con l'intervento di Eugenio Minicci: «Con il Decreto del 9 luglio 2015, il Mit ha istituito un tavolo di discussione sui combustibili alternativi in linea con le disposizioni della direttiva Dafi e si è arrivati a uno schema di decreto legislativo sulla realizzazione di un'infrastruttura per combustibili alternativi in tre aree: Tirreno/Mar Ligure, Mar Adriatico e Mari del Sud Italia». Dal Misel l'annuncio che tra un mese uscirà una direttiva ad hoc. **Au-**  
**riano Galanti**, ha posto l'accento sul tema ambientale che, nello sviluppo della filiera legata al Gnl assume un ruolo centrale. Massimo Provinciali ha ricordato che Livorno è già pronto a far decollare questa progettualità, essendo già in possesso delle infrastrutture e della filiera produttiva direttamente in loco». Provinciali ha anche parlato della possibilità concreta di un deposito in area darsena petroli e di uno terrestre all'interporto/retroporto. Il terminale «Frsu Toscana», a 22 km al largo, rappresenta uno snodo fondamentale: «Per la posizione strategica occupata dal nostro rigassificatore, al centro

dell'area del Mediterraneo, e per la versatilità del nostro impianto dal punto di vista ingegneristico - hanno sottolineato i vertici della società Olt - riteniamo di avere le carte in regola per essere un asset importante in questo contesto, a garanzia dell'approvvigionamento energetico del nostro Paese. Assocostieri, in quanto Associazione Nazionale dei depositi costieri - rappresentata dal Direttore Generale Dario Sorria - ha avuto modo di mettere in risalto proprio «la necessità di fare sistema fra la logistica energetica e la rete dei trasporti marittimi e non solo». Sull'area di Livorno si è concentrato anche l'intervento di Francesco Franchi, presidente e Amministratore delegato di Eni Costiero Gas, che si è soffermato sul futuro sistema di stoccaggio costieri di Gnl a Livorno: «Con una capacità complessiva di 9000 metri cubi, una portata massima di rifornimento di 1000 metri cubi all'ora, una capacità di trasferimento su bettoline di 250 metri cubi all'ora e una capacità di carico su autocisterne e ferrocisterne di 60 metri cubi all'ora, quello che stiamo progettando sarà un terminal di carico multimodale, di cui prevediamo l'entrata in esercizio entro il 2019».

A.F.

**SNODO FONDAMENTALE**  
Il terminale Frsu Toscana ha una posizione strategica e grande versatilità

# Tre carte da giocare per diventare il polo nel Mediterraneo

Terminale offshore in tandem con Costiero Eni e Gas & Heat Provinciali (Authority): il piano è stato accolto dal governo

■ LIVORNO

Livorno si candida ad essere un "hub" - cioè un polo-chiave - per la distribuzione del Gnl per il Mediterraneo Occidentale, grazie alla sua posizione geografica, centrale rispetto ad altri porti del Paese, e soprattutto per la "dotazione" esistente che prevede oltre ad Olt, partner fondamentali come Costiero Gas e Gas & Heat.

Ne è convinto Massimo Provinciali che ieri nel suo intervento durante il seminario organizzato da Guardia costiera e Olt ha ripercorso il cammino fin qui effettuato dall'Authority sulle scorte dei due progetti, Green Cranes e Sea terminal per i quali si è sperimentato

l'uso del gas naturale liquefatto per i mezzi operativi nei terminal portuali e i relativi sistemi di stoccaggio e distribuzione per l'approvvigionamento.

Con rigassificatore e depositi costieri insieme al know how di Gas and Heat Livorno è già un passo avanti rispetto a un semplice progetto, per quanto riguarda l'approvvigionamento, lo stoccaggio e distribuzione del gas via mare. «Questo piano è già stato veicolato al ministero delle infrastrutture - ha aggiunto Provinciali - ed è già stato accolto dal governo centrale. Questa disponibilità ci consentirà di operare a mare, ma non solo: a Livorno siamo il primo porto per autostrada del mare e se si dovrà intervenire su sistema di alimenta-

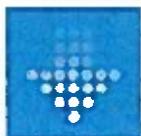
zione dei traghetti, che sostano molto in banchina, la possibilità di avere alimentazione Gnl diventa importante. Così come sviluppando il progetto Green Cranes, lo stesso discorso varrebbe per l'approvvigionamento dei mezzi di trasporto su gomma e del tir».

Livorno guarda già anche a terra per Provinciali: «Il porto è servito da una superstrada che finisce direttamente in banchina e a 4 chilometri di distanza c'è un interporto che ormai è retro-porto, dove abbiamo intenzione di integrare servizi condivisi a servizio per i tir, il tutto sviluppato attraverso i tre partner può diventare una stazione di rifornimento terrestre per Gnl».

Per quanto riguarda la concretezza del progetto, Provinciali ha anche ribadito l'individuazione in Darsena Petrolli della localizzazione del primo deposito a terra di alimentazione di Gnl che si troverebbe a nascere dunque all'interno del porto. L'area è disponibile e si sta aspettando, entro la fine dell'anno, la presentazione del progetto della struttura. Accanto a questo, l'Authority portuale sta lavorando sulla possibilità di implementare un servizio di formazione. «Di questo centro - ha concluso il segretario dell'Authority - ce ne facciamo carico noi che siamo centro di formazione accreditato: l'introduzione di nuove tecnologie comporta sempre la necessità di formazione e aggiornamento continuo». (c.p.)



Il segretario generale dell'Authority Massimo Provinciali



## Novemila metri cubi

**IL FUTURO** sistema di stoccaggio avrà capacità complessiva di 9000 metri cubi, portata massima di rifornimento di 1000 metri cubi all'ora, capacità di trasferimento su bettoline di 250 metri cubi all'ora e capacità di carico su autocisterne e ferrocisterne di 60 metri cubi all'ora: l'entrata in esercizio è prevista nel 2019



## Due depositi

Per il segretario Massimo Provinciali (nella foto) il Porto di Livorno è già pronto a far decollare questa progettualità, ha già le infrastrutture e della filiera produttiva direttamente in loco. Provinciali ha anche parlato della possibilità concreta di un deposito in area darsena petroli e di uno terrestre all'interporto/retroport



**RIGASSIFICATORE** L'impianto Olt offshore è attualmente in funzione a 22 km dalla costa tra Pisa e Livorno

# Molo per il nuovo deposito

Progettazione di dettaglio entro dicembre, sarà situato in Darsena Petroli

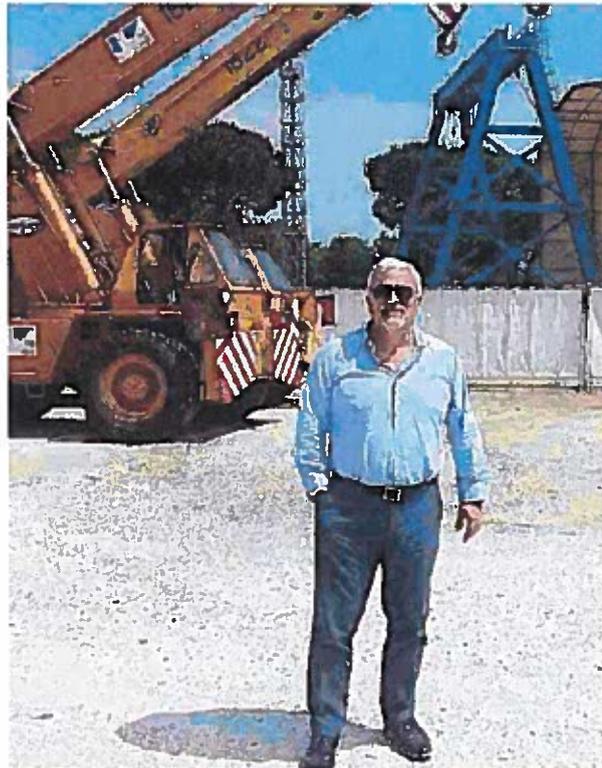
LIVORNO

Nella partita del Gnl un ruolo chiave è svolto anche da Gas and Heat, l'azienda livornese di Claudio Evangelisti che può vantare un'esperienza ultra ventennale nella progettazione e realizzazione di serbatoi per il trasporto di gas criogenici e che con la sua partecipata Higas, ha messo a frutto il proprio know how per lo studio, la progettazione e la realizzazione di un deposito costiero di Gnl nel porto di Oristano.

Si tratta del primo "small scale" nel Mediterraneo, che recentemente ha ottenuto il via libera dal ministero dei trasporti. L'azienda livornese ha realizzato anche tutta la filiera e la catena logistica, occupandosi non solo dello studio di fattibilità e della progettazione, ma anche della progettazione e futura realizzazione dei serbatoi della nave da 7500 metri cubi, alimentata a Gnl e che sarà utilizzata a servizio del deposito in Sardegna.

«Siamo molto soddisfatti - ha detto Evangelisti - per la conclusione del percorso di una sfida partita nel 2013. Si concretizza così un percorso che porterà, d'intesa con la Regione Sardegna, all'autorizzazione per l'apertura del cantiere e la costruzione del deposito. Mi auguro che anche Livorno si riescano a creare sviluppo e ricadute economiche nella filiera del Gnl».

Proprio Francesco Franchi, presidente e amministratore delegato di Costiero Gas ha annunciato che anche sul deposito di Livorno da 9 mila metri cubi, che sfrutterà la "logistica



Claudio Evangelisti all'interno dello stabilimento Gas & Heat a Tombolo

primaria" del rigassificatore di Olt, siamo in fase avanzata: la progettazione di base si è conclusa a fine giugno scorso, mentre entro dicembre si competerà quella di dettaglio.

Il deposito avrà un molo dedicato, il molo 13 in Darsena Petroli è un collegamento stradale e ferroviario per la distribuzione del gas su gomma e su ferro. La portata massima di rifornimento del deposito sarà di 1000 metri cubi all'ora, con

una capacità di trasferimento su bettoline, di 250 metri cubi all'ora e una capacità di carico su autocisterne e ferro cisterne invece di 60 metri cubi l'ora.

Si tratterà quindi di un terminal di carico multimediale con un costo di realizzazione di circa 40 milioni di euro che è stato realizzato attraverso una new-co tra Costiero Gas, joint venture tra Eni e Liquegas, e Gruppo Neri e Vulcan Gas.

«Siamo correndo - ha detto



L'ingresso del Costiero Gas Eni

**EVANGELISTI  
(GAS & HEAT)**  
In Sardegna  
stiamo costruendo  
un progetto d'avanguardia

**FRANCHI  
(COSTIERO ENI)**  
Al massimo  
nel 2019 sarà pronto  
l'impianto in porto

Franchi - e se tutto va come deve andare, nel 2018, massimo 2019 avremo realizzato l'impianto di stoccaggio nel porto di Livorno e saremo pronti per servire industrie e trasporto. Mentre per l'attività di bunkeraggio per le navi dal 500 ai 7 mila metri cubi, per la quale saremo pronti da subito, ci immaginiamo un presumibile sviluppo del mercato a partire dal 2022». (e.p.)

STAMPATO IN ITALIA

**ECONOMIA DEL MARE** » SEMINARIO: "IL VERDE INCONTRA IL BLU"

# Gas per i motori delle eco-navi A Livorno il progetto apripista

Il ruolo del rigassificatore al largo delle nostre coste analizzato nel workshop di Capitaneria e Olt Sistema per la distribuzione del gnl in vari depositi costieri nel Mediterraneo così da rifornire le flotte

di Enrico Paradisi

di LIVORNO

Il "Verde" incontra il "Blu": dal primo gennaio del 2017 entrerà in vigore il codice Igf che regolerà l'utilizzo del gas naturale liquefatto anche per la propulsione del trasporto marittimo. Un passo deciso verso quel che la direttiva europea entro il 2025 fissa come un percorso per creare una rete di approvvigionamento di Gnl nei porti del nostro Paese, puntando a abbattere le emissioni inquinanti in atmosfera. La tutela ambientale e la sicurezza vanno di pari passo per un futuro che si delinea più green.

A Livorno c'è già un progetto di filiera del settore ben definito, con un rigassificatore che in parte potrà essere dedicato all'approvvigionamento delle gasiere, che poi lo distribuiranno nei vari depositi costieri del Mediterraneo. Lo studio di fattibilità è già stato fatto e il progetto è stato giudicato fattibile attraverso minime modifiche tecniche su una fiancata del rigassificatore per permettere il carico e lo scarico di navi di capacità dai 1000 ai 7000 mc.

Per la posizione strategica e per la versatilità ingegneristica Frsu Toscana ha dunque le caratteristiche per essere un asset importante a garanzia dell'approvvigionamento energetico del nostro Paese. Come ha ripetuto il dg di Olt, Alessandro Fino, «ci sono prospettive molto interessanti per utilizzare il Gnl in alternativa ai carburanti tradizionali, e a Livorno possiamo essere uno dei principali centri di riferimento di Gnl per i porti italiani».

In questo scenario l'ammiraglio Luigi Giardino (comando generale delle Capitanerie di porto) ha introdotto ieri delineando gli scenari futuri tra

norme, tecnologie e infrastrutture il seminario organizzato da Guardia costiera e Olt nella sala Erretti della Fortezza Vecchia, sull'utilizzo del Gnl per il trasporto marittimo.

Il quadro normativo come ha sottolineato Giardino prevede una serie di dispositivi, la convenzione internazionale Solas, la direttiva 2009 numero 45 e il dpr 435 del '91 sul regolamento di sicurezza, che sull'utilizzo dei combustibili liquidi prevedono oggi un punto di infiammabilità uguale o superiore ai 60 gradi centigradi: la stessa Solas prevede la possibilità, tramite un percorso di equivalenze, attraverso accorgimenti ad hoc a bordo, e fornendo gli stessi criteri di affidabilità e sicurezza, si possa introdurre l'utilizzo di combustibili alternativi e meno inquinanti come il Gnl.

È proprio grazie a questa finestra che la Guardia costiera ha già sperimentato a bordo della nave da crociera Aida, del gruppo Carnival, di bandiera italiana, l'utilizzo del gas, non in navigazione, ma per allmentare la nave durante lo stazionamento a banchina. Da maggio la nave sta usando regolarmente Lng in diversi porti del nord Europa, undici attrezzati con un truck per il rifornimento a banchina.

Il futuro è dietro l'angolo, perché come detto il primo gennaio 2017 la nuova normativa consentirà l'utilizzo del gas anche come propulsione.

«Stiamo lavorando per farci trovare pronti - ha aggiunto Giardino - tanto che la prima nave a propulsione Lng entrerà in servizio nel 2019».

Sempre per rimanere nel contesto normativo, Liliana Panel (ministero dello sviluppo economico) ha detto che entro un mese è previsto il re-

cepimento della direttiva Dafi, relativa alle infrastrutture per l'uso dei carburanti alternativi: e questo permetterà di tracciare un quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato e di tali combustibili affiancandolo a un lavoro di semplificazione delle procedure per lo stoccaggio del Gnl.

«Stiamo lavorando per l'abbattimento delle emissioni inquinanti e per la tutela dell'ambiente e ci siamo riusciti in un percorso in cui si è coniugata una forte contenuto etico con una sostenibilità tecnica ed economica sulla scelta dei progetti», ha detto Eugenio Minici, dirigente del ministero delle infrastrutture. Con decreto del luglio 2015 è stato istituito un tavolo sui combustibili alternativi arrivando a uno schema di decreto legislativo sulla realizzazione di un'infrastruttura per l'approvvigionamento: la proposta di sviluppo di una rete nazionale prevede l'individuazione di tre macro aree: Mar Tirreno - Ligure, area Adriatico e mari del Sud Italia, con una rete di porti Ten-T, due o tre siti portuali per la realizzazione di infrastrutture di grandi dimensioni, e altri eventualmente port sede di autorità di sistema.

A chiudere la mattinata Benjamin Sholz, dell'ente di certificazione leader a livello mondiale Dnv Gl, che ha declinato i vantaggi dell'utilizzo del Gnl: «Oltre a rispettare pienamente i criteri di sicurezza, l'uso del Gnl per il trasporto navale consente di avere navi silenziose, un minor consumo di lubrificanti, maggiore efficienza del carburante e pulizia, con vantaggi anche per la manutenzione delle unità».

Foto: G. Di Neri / Contrasto

# Il porto di Livorno accende sogni di sviluppo grazie al gas naturale

**Il Gnl rappresenta la nuova frontiera dei combustibili alternativi imposti dalle recenti normative. Il maggiore porto toscano può recitare un ruolo chiave nel bacino del Mediterraneo.**

■ LIVORNO

**L**A DIRETTIVA Europea sui combustibili alternativi (2014/94/Eu) impone che i Paesi membri diano disposizione di adottare politiche incentivanti l'utilizzo di combustibili alternativi con un ridotto impatto ambientale sia in termini di emissioni di particolato che di sostanze nocive come SOx ed NOx. La direttiva, frutto di un lungo percorso di analisi a livello europeo, ha identificato tre principali combustibili per il trasporto che dovranno essere promossi: la mobilità elettrica; l'idrogeno; la mobilità a gas sia compresso che liquido (GNL).

Proprio quest'ultimo combustibile, sembrerebbe essere il candidato ideale per la riduzione delle emissioni nel settore marittimo. Infatti, nel Nord Europa - che ha visto nel 2015 entrare nelle aree "ECA" (Emission Control Areas, dove i combustibili utilizzati dalle navi non possono contenere livelli di zolfo maggiori dello 0,1% come da Annex VI direttiva Marpol con conseguente aggravio di costo per l'uso di diesel marittimo maggiormente raffinato) la Manica, il Mar del Nord e il Mar Baltico - si susseguono con frequenza notizie di nuovi impianti GNL per fornire gas naturale liquefatto ad imbarcazioni o progetti che lo forniranno a breve.

Ad esempio, il terminale di rigassificazione di Gate ha caricato il

19 settembre una «bunkerina» da 7.500 metri cubi per rifornire un impianto industriale in Svezia, un servizio che solo pochi anni fa non era previsto. Nello stesso giorno il maggior operatore del porto di Lubecca (Lübecker Hafen-Gesellschaft) ha stipulato un accordo per servizi di bunkeraggio nel porto con un operatore russo (LNG Gorskaya). Il 1 ottobre il nuovo terminale di rigassificazione di Pori in Finlandia, ha effettuato il rifornimento diretto di una nave a propulsione GNL.

In questo contesto, si inserisce la nuova direttiva varata dal Ministero dello Sviluppo Economico, che darà seguito in tempi stretti alla direttiva Europea 2014/94/EU in Italia, ponendo le basi per lo sviluppo di un nuovo settore che potrebbe diventare una grossa opportunità per il Mediterraneo e l'Italia. A Livorno ieri si sono confrontati istituzioni, aziende e operatori coinvolti nel settore.

**IL PORTO** di Livorno punta a sviluppare un sistema di gestione dell'intera filiera del GNL. Il progetto GAINN-T punta alla creazione di una rete di stoccaggio, trasporto e distribuzione completamente a GNL. Coinvolti, tra gli altri, OLT, ENI, HIGAS e l'Autorità Portuale di Livorno. Il progetto prevede, inoltre, la formazione del personale coinvolto.

**Altri progetti di stoccaggio**

Il progetto di Terminal GNL nel porto di Gioia Tauro permetterebbe

un rifornimento rapido a qualsiasi unità navale, rifornendo allo stesso tempo altri terminali costieri in zona.

Il Terminal s'inserisce nel progetto di TEN-T (Trans-European Transport Networks in Europe) senza il quale l'Italia farebbe i conti con una forte diseconomia infrastrutturale.

**La Best Practice**

La best practice appartiene a Carnival con le unità alimentate a GNL della flotta AIDA. L'utilizzo di GNL porterà a una riduzione delle emissioni di CO2 del 25% fino al 2020, una purificazione dell'acqua del 10% con la tecnologia AWWPS, una riduzione della produzione del 5%, una costante riduzione delle emissioni nocive e una riduzione del 5% di spreco di acqua a bordo. L'uso del GNL come combustibile ha portato a ridurre del 25% le emissioni di CO2 rispetto al gasolio, del 95% le emissioni particolato e a emissioni zero di zolfo. Nel 2015 AIDA Prima ha avviato la produzione di elettricità da GNL.

**L'ente certificatore**

Grazie al GNL, le emissioni di SO sono nulle come quelle di materiale particolato, mentre quelle di CO2 sono ridotte del 20%. Dal punto di vista normativo, risulta fondamentale il Codice IGF, che entrerà in vigore dal 1° gennaio 2017. Secondo il DVG NL i criteri di sicurezza fondamentali sarebbero quattro: segregazione del serbatoio, doppio scafo per protezione ambientale, controllo delle perdite e shutdown di emergenza



**ALL'ESTERO  
È ORMAI  
UNA REALTÀ**

### Tre combustibili eco-compatibili

Sono tre i combustibili per il trasporto promossi dalle autorità ambientali: mobilità elettrica; idrogeno; gas compresso o liquido (Gnl)

### Convegno di studi sulle prospettive

Le prospettive legate all'espansione del Gnl sono state esaminate ieri a Livorno da istituzioni, aziende e operatori

### Il nord Europa apre la strada

Mar del Nord, Baltico e Manica all'avanguardia nella conversione al Gnl. In Italia un progetto per Gioia Tauro

▲ **UNA RETE  
NELL'AREA  
DELLO SCALO**

**Il progetto  
Gainn-T  
punta a  
creare una  
rete per  
stoccare  
trasferire  
distribuire  
Gnl  
per navi a  
trazione  
esclusiva  
con quel  
tipo di  
emergenza  
Coinvolti  
tra gli altri  
Olt, Eni,  
Higas e  
l'Autorità  
Portuale  
di Livorno**



## Sicurezza e rispetto per l'ambiente La fonte energetica del futuro 'sbarca' nel trasporto marittimo



**UNA RISORSA  
CON PUNTI  
DI FORZA**

**Milano trasformato  
allo stato liquido**

Il gas Gnl è composto per  
oltre il 90% da metano  
e viene portato alla  
temperatura di liquefazione  
di -161 gradi Celsius

**È considerato  
la benzina del futuro**

Ha bassissimi livelli di zolfo  
elemento inquinante  
che nel 2020 sarà messo al  
bando dalla composizione  
dei combustibili

**Stazioni di servizio  
in tutti i porti**

Su indicazione  
del ministero per lo  
sviluppo economico ogni  
scalo sarà dotato di punti  
di rifornimento per le navi



Conosciamo meglio il Gas naturale liquido. Ecco le risposte a sette domande che ci introducono al mondo del combustibile destinato a rivoluzionare il trasporto via nave.



### STUDI DELLA GUARDIA COSTIERA

Il  
Comando  
Generale  
della  
Capitaneria  
di  
Porto ha  
avviato  
studi  
tecnici  
per  
potenziare  
l'IGF II  
codice  
internazionale  
di  
sicurezza  
per le navi

**I** L GNL è definito la «tecnologia del futuro, sicura e che rispetta l'ambiente». Di cosa si tratta, esattamente?

Il gas naturale liquefatto (GNL) è composto principalmente da metano, con una percentuale tra il 90 e il 99%, portato alla temperatura di liquefazione di -161 gradi Celsius riducendo il proprio volume di 600 volte.

**Perché usarlo?**

Contiene bassissimi livelli di zolfo, elemento molto inquinante. È la caratteristica chiave di questo combustibile che lo rende la «benzina» del futuro visto lo sviluppo tecnologico che ha portato i materiali e le procedure ad un elevato standard di sicurezza. A partire dal 2020, in seguito ad una direttiva UE, non si dovrebbero più utilizzare combustibili a elevato tenore di zolfo. Nel mare del Nord, nella Manica e nel Mar Baltico, in recepimento delle direttive IMO (International Maritime Organization direttiva Marpol Annex VI), dal 2015 le navi non possono più utilizzare combustibili con un tenore di zolfo superiore al 0,1% essendo diventate aree ECA (Emission Control Area). Altre aree marine come il Mediterraneo potrebbero in futuro diventare aree ECA.

**Come è usato?**

Il GNL può essere utilizzato allo stato gassoso per un cubo una volta riportato a temperature più ele-

vate, ma può essere utilizzato direttamente allo stato liquido per il trasporto terrestre. La vera novità è l'utilizzo per trasporto marittimo.

**In cosa consiste il sistema Small Scale LNG e qual è il ruolo delle istituzioni?**

La filiera del GNL, ad usi diversi dalla rigassificazione e prende il nome SSLNG (small scale LNG) ovvero l'utilizzo del GNL per piccole quantità comparate a quelle della rigassificazione. Il GNL può essere trasportato e stoccato all'interno dei porti dove verranno realizzate delle «stazioni di servizio» per il rifornimento delle navi. Il servizio rientra nell'ambito della Strategia Nazionale per il GNL, promossa dal MISE.

**Il know how italiano**

Interessanti due progetti italiani. Il primo, quello di Eni Costiera Gas Livorno, è un deposito con una capacità complessiva di 9.000 metri cubi, una portata massima di rifornimento di 1000 metri cubi all'ora, una capacità di trasferimento su banchine di 250 metri cubi all'ora, una capacità di carico su autocisterne e ferrocisterne di 60

### IL VERDE INCONTRA IL BLU

Il gioco di  
colori e di  
parole dà  
il titolo al  
workshop  
di Livorno  
su norme  
e frontiere  
legate  
al Gnl

metri cubi all'ora ne fa un terminale di carico multimodale. Attualmente è stata completata la progettazione di base per la realizzazione dell'area di stoccaggio di GNL per un costo complessivo di 40 milioni di euro. L'impianto è previsto in esercizio per il 2019.

Il secondo progetto appartiene a Gas & Hexa industria società nata dalla fusione di officine S.Marcò specializzata nella costruzione di serbatoi, tubi e scafi di acciaio, e la Marine Engineering Service, attiva nel design di navi per trasporto chimico e gas. Ad oggi, la compagnia produce impianti per il carico di gas liquefatti. G&H Shipping è una azienda del gruppo specializzata nella costruzione di unità navali di piccolo e medio cabotaggio per il trasporto di GPL e ETL. Ha sviluppato la joint venture HIGAS per lo stoccaggio e fornitura terrestre di GNL in Sardegna, unica regione italiana non raggiunta dalla rete nazionale di distribuzione di GNL.

**Il Terminale**

In tale contesto il Terminale OLT rappresenta uno degli elementi decisivi per l'approvvigionamento di

Gas naturale liquefatto e ricopre un ruolo strategico sia per la sua posizione, al centro del Mediterraneo, sia per l'estrema versatilità dal punto di vista ingegneristico.

Il Terminale OLT ha avviato uno studio preliminare di fattibilità nell'ambito del progetto «Sea Terminal», in collaborazione con la Fondazione Valenciaport e con il Comune di Livorno, sotto la supervisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e in linea con il documento di consultazione per il Piano strategico nazionale sull'utilizzo del GNL in Italia portato avanti Ministero dello sviluppo economico. I risultati hanno confermato la possibilità per il Terminale di scaricare su piccole emmeniere con capacità di carico compresa tra i 1.000 m<sup>3</sup> e i 7.500 m<sup>3</sup>, una lunghezza compresa tra i 60 m e i 110 m ed una rata di caricamento tra i 250 m<sup>3</sup> e 900 m<sup>3</sup>.

**Il ruolo della Guardia Costiera**

Il Comando Generale del Corpo della Capitaneria di Porto ha già avviato studi tecnici e relativi piani di assessment per la piena implementazione del codice IGF (codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas o altri combustibili a basso punto di infiammabilità) allo scopo di permettere, attraverso un'applicazione anticipata ad alcune navi da crociera già in costruzione, di essere pienamente conformi alle nuove normative.

LA GUERRA DELLE BANCHINE IL COMANDANTE DEL PORTO FA SAPERE CHE NON AVREBBE PARTECIPATO

## Anche Di Marco «boccia» il Comitato portuale

SI POTREBBERO accettare scommesse, se non fosse una faccenda terribilmente seria, sul prossimo comitato portuale, riconvocato dopo il "flop" di lunedì scorso per mercoledì 26. Perché chi ha disertato la riunione di lunedì sembra intenzionato a ripetersi anche per la prossima. Sempre la stessa la motivazione: le autorità portuali sono ormai di fatto autorizzate solo all'ordinaria amministrazione, e i comitati portuali vanno considerati decaduti, salvo riunirsi per gli adempimenti come i bilanci e l'ordinario. L'opinione dell'Authority livornese sembra però diversa, tanto che c'è stata la nuova convocazione: secondo palazzo Rosciano trattandosi di una riunione "per comunicazioni" non si trascende dall'ordinaria amministrazione. Che poi le "comunicazioni" riguardino l'eventuale concessione doganale provvisoria a Lucarelli in deroga al piano regolatore del porto, riguarderebbe solo il dopo-riunione, con le responsabilità che lo stesso Palaz-

zo Rosciano si assumerebbe.

SUL TEMA, davvero di lana caprina, va però registrato che tra i tanti che hanno disertato la seduta di lunedì scorso c'era anche il comandante del porto e direttore marittimo, capitano di vascello Vincenzo Di Marco, che è anche vicepresidente del comitato portuale. Di Marco era impegnato in una commissione esaminatrice, ma in ogni caso ha detto testualmente: "non avrebbe partecipato". Il che lascia presumere che non parteciperà nemmeno alla prossima convocazione. Perché? Perché Di Marco, che ha anche avuto una importante esperienza come commissario dell'Authority portuale di Cagliari, è dell'opinione che il comitato portuale sia di fatto svuotato da compiti che non attengono alla più che ordinaria amministrazione, da quando è entrata in vigore la riforma che ha creato le Autorità di sistema portuale (AdsP). In aggiunta, sembra che Di Marco consideri anche poco opportuno decidere oggi

di concessioni quando già da domani potrebbero esserci altri responsabili a doversele poi "sbrigare" con le conseguenze delle suddette decisioni. Non è la prima volta: si fa notare in porto che il direttore marittimo, titolare quindi dell'Authority marittima, che comprende anche i porti di Piombino, dell'Elba e di Marina di Carrara, assume posizioni divergenti da quelle sostenute dall'Authority portuale labronica. Divergenze di interpretazioni da giuristi, difesa dei reciproci ruoli, anche come conseguenza del "distinguo" in campo nazionale. Intanto da palazzo Rosciano ieri si è confermato che oggi verranno aperte le buste della gara di privatizzazione della Porto 2000. Solo un primo esame formale, senza entrare nel merito delle offerte. Ma è un primo passo che conferma la convinzione di Massimo Provinciali di essere nella legittimità dopo aver rinunciato alle deleghe "impallinate" da Cantone. Salvo sorprese all'ultimo minuto.

A.F.



Il comandante del Porto e direttore marittimo, CV Vincenzo Di Marco

# La Gazzetta Marittima

---

## Comitato disertato a Livorno

LIVORNO – Un comitato portuale dell'Authority andato quasi deserto, che qualcuno ha voluto leggere anche come un duplice schiaffo: all'Authority stessa e al sindaco Nogarin. Rinviato da giovedì scorso a lunedì, sulle comunicazioni relative al molo Italia per la Lucarelli, era stato duramente contestato dall'Asamar, sia sulla sostanza e ritenendolo superato dalla Riforma. Di fatto, sono stati più i membri a non presentarsi alla seduta di lunedì di quelli presenti, malgrado ci fossero il sindaco, la Camera di Commercio, le Ferrovie e pochi altri. Tra gli assenti, Asamar, Spedimar, sindacati, Industriali e Capitaneria. L'Authority ha riconvocato il comitato per mercoledì prossimo 26 ottobre con una nota in cui specifica la legittimità del comitato, che rimane "organo di ordinaria amministrazione" fino alla nuova governance.

## Livorno draga la bocca sud

**Il via ai lavori entro novembre per ripristinare la soglia a 15 metri**



Silvia Velo

LIVORNO – I dragaggi portuali e i sedimenti relativi sono oggetto di un workshop in programma per domani al ministero dell’Ambiente, con la relazione introduttiva del sottosegretario Silvia Velo e le conclusioni del ministro Luca Galletti. Tra gli interventi attesi, quello di Luigi Merlo, consigliere del ministro Graziano Delrio.

Il workshop sarà particolarmente importante per mettere a fuoco le nuove procedure di smaltimento dei sedimenti “puliti” in mare, come prevede la normativa appena varata. Nel frattempo parte anche una delle più importanti gare di questo fine d’anno, quella della bocca sud del porto di Livorno per 300 mila metri cubi.

È l’ultima fatica dell’ingegner Giovanni Motta, da vent’anni nell’Authority di Livorno e dirigente del settore ambiente, che va in pensione alla fine di questo mese. L’ingegner Motta ha appena diretto la conclusione della gara di aggiudicazione dell’operazione, gara vinta dall’ATI costituita da Sales e da Sidra, due colossi del settore già ampiamente sperimentati in precedenti dragaggi anche a Livorno. Sono attualmente in corso le verifiche di legge su tutta la parte burocratica, compresi i soliti documenti dell’anti-mafia e quant’altro che in genere comportano tempi mediamente lunghi. La speranza è che trattandosi di un’ATI tra aziende ampiamente note e sperimentate, si possa far presto e dare il via ai lavori entro il prossimo mese di novembre, con tempi di realizzazione previsti in poco più di un mese; il che significherebbe che la bocca sud del porto di Livorno – l’unica operativa per le navi – potrebbe avere i 15 metri di fondale entro la fine dell’anno.

Rispetto a una precedente proposta tecnica, che prevedeva la complessa sistemazione di un tubo di trasferimento dei sedimenti lungo l’intera dogana curvilinea fino alla seconda vasca di colmata, la proposta vincente comporterà l’utilizzo contemporaneo di due grandi draghe. La prima è specializzata nella frantumazione delle parti più dure del fondale mentre la seconda è aspirante, che raccoglierà dunque i sedimenti fangosi e anche quelli frantumati dalla prima draga, per conferirli nella sua stiva e quindi scaricarli ciclicamente in vasca di colmata. Sarà da capire, semmai, se esisterà anche in questa operazione la possibilità di distinguere i materiali “puliti” per scaricarli in mare o se si dovrà procedere, visti i tempi, con le vecchie normative. Forse domani stesso da Roma potrà arrivare una risposta.

## Ancona è pronta a fare i dragaggi



Il porto di Ancona può avviare da oggi i dragaggi senza intoppi normativi. Uno dei primi atti della nuova "Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale" (Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona) è arrivato ieri, a Palazzo Raffaello, sede della Regione Marche. Si tratta della rimodulazione dell'Accordo di programma per i dragaggi e lo sviluppo delle aree portuali della regione, documento firmato dalla Regione, dall'Autorità portuale di Ancona, dall'Isprea e dai comuni di Civitanova Marche, Numana e Fano.

**Gli interventi previsti ammontano a un costo complessivo di circa 17 milioni di euro, tra opere realizzate e non. Una delle principali ancora da fare sarà il riempimento della vasca di colmata del porto di Ancona, su cui verrà realizzato un terminal container di poco più di dieci ettari. L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale sarà inoltre la responsabile del mantenimento dei fondali a livelli accettabili per la navigazione, evitandone l'insabbiamento.**

Il nuovo Accordo di programma «tratta in modo molto più snello tutta la problematica del dragaggio dei porti», spiega l'assessore alle infrastrutture, Anna Casini, riferendosi a interventi quali: ripascimento, recupero delle frazioni sabbiose e collocazione in cassa di colmata. «L'azione decisa dell'assessore Casini – aggiunge il presidente dell'Autorità portuale di Ancona, Rodolfo Giampieri – l'impegno dei tecnici regionali, la collaborazione dell'Autorità portuale, la disponibilità del ministero dell'Ambiente e il coinvolgimento dell'onorevole Velo (Silvia, a capo del dicastero dell'Ambiente, ndr) hanno permesso di sbloccare una situazione ferma da molto tempo. L'accordo, attesissimo dai pescatori, dagli armatori e da tutti gli operatori è infatti determinante per aumentare la competitività dei porti e della nostra regione».

## Crociere: 9000 turisti sbarcati oggi a Cagliari

Tre navi contemporaneamente in porto, è record



(ANSA) - CAGLIARI, 18 OTT - Un'altra tripletta al porto di Cagliari: tre navi da crociera da questa mattina sono ormeggiate contemporaneamente nelle scalo marittimo del capoluogo.

Si tratta della Queen Victoria, la Msc Armonia e la Costa Pacifica. Totale: quasi 9000 turisti in giro per Cagliari e per gli itinerari del Sud Sardegna fra cultura, natura ed escursioni nelle zone interne. Una novità: la Msc Armonia ha attraccato al molo Ichnusa, sede del vecchio terminal crociere.

Per l'Autorità portuale di Cagliari si conferma un anno da record. In attesa di un 2017 in cui verranno superati i 300 mila crocieristi. Continua e viene potenziata l'attività di interporting con tanti i sardi che anche oggi si imbarcheranno a Cagliari per raggiungere le destinazioni più ambite del Mediterraneo. "L'intensa attività di marketing - si legge in una nota - recentemente attuata dall'Autorità portuale, la società terminalista e gli attori istituzionali locali si sta confermando efficace".

"Cagliari si sta rilevando sempre più una destinazione ideale per tutte le stagioni in grado di offrire, in ogni periodo dell'anno una varietà di escursioni ed esperienze uniche".

(ANSA).

## TempoStretto

---

### Piano Regolatore Portuale, 60 giorni per i pareri. Picciolo: "Speriamo possano dimezzarsi a 30 giorni"

"Siamo contenti che tutti i soggetti istituzionali siano stati presenti quasi al completo al tavolo tecnico tenuto presso la sede dell' Autorità portuale e soprattutto siamo soddisfatti per l' accoglimento del termine di 60 giorni a disposizione degli enti interessati per esprimere il proprio parere che addirittura speriamo possa ulteriormente dimezzarsi. Quindi 30 giorni, che vorrebbe dire mettere in cassaforte l' approvazione del Piano regolatore del porto entro la fine dell' anno e la sua pubblicazione in Gazzetta con la possibilità di iniziare subito il lavoro di riqualificazione di una delle zone più pregiate della città". Lo dice il capogruppo di Sicilia Futura all' Ars, Beppe Picciolo. "A tal proposito - prosegue - appare fondamentale l' accordo siglato con l' Università di Messina per la tipizzazione delle zone da bonificare e l' intesa tra Assessorato al territorio e ambiente e quello alla Sovrintendenza alle belle arti che già da subito consente e consentirà l' abbattimento di tutte quelle "cattedrali nel deserto" che insistono su un luogo di rara bellezza e che potrà così essere quantomeno riportato al primitivo incanto. Con questo programma d' azione - conclude Picciolo - speriamo quindi che il 60%-70% delle demolizioni siano già state eseguite e dare quindi il via alla fase 2 di recupero e valorizzazione delle aree bonificate, in linea con il Prp".

Forze politiche in pressing sull' Authority

## Piano regolatore del porto Difficile apportare modifiche

*Una delibera del 2006 e un protocollo d' intesa del 2010 fissano le destinazioni d' uso delle diverse aree e dei moli*

Piano regolatore del porto, le forze politiche cercano in extremis di convincere l' Autorità portuale ad operare delle modifiche nella stesura definitiva, ma il tentativo appare impossibile. Infatti sul nuovo strumento urbanistico portuale c' è un protocollo d' intesa sottoscritto nel 2010 dal sindaco Italiano con l' allora presidente Lo Bosco che definisce gli assetti dello scalo mamertino. Giochi insomma già fatti.

Tutto il resto sarà solo sterile discussione. Ma c' è di più. Una delibera del 2006 fissa anche i paletti sulle destinazioni d' uso prevedendo ad esempio che il porto turistico risieda nell' area definita dai moli Rizzo e Marullo, fino a parte della banchina XX luglio, e dallo specchio acqueo prospiciente. L' area esterna della radice del molo Marullo potrà essere utilizzata per la realizzazione dell' accesso dedicato dei natanti da diporto, con darsena di avamposto ad essi dedicata. Altro passaggio importante è quello che prevede che le attività commerciali siano limitate alla "riorganizzazione delle funzioni attuali, ovvero la movimentazione di prodotti sfusi (che oggi avvengono sulla banchina XX luglio) mediante gru (lo -lo) ed i traghetti.

Nel protocollo è previsto anche un allungamento del molo foraneo al fine di utilizzare la banchina della lunghezza di circa 300 metri per la realizzazione di un terminal crocieristico stabile, dotato di spazi di parcheggio per i pullman e di stazione marittima di accoglienza. La cantieristica da diporto invece è prevista ad Acqueviola.

Un altro passaggio importante riguarda la viabilità di accesso al porto prevedendo in buona sostanza una arteria alternativa per evitare interferenze con la viabilità locale. Una ipotesi che la precedente Amministrazione Pino ha cercato di portare avanti col tunnel da Cianfrocco che però non è stato ripreso dall' attuale governo cittadino. Nell' intesa del 2010 nessun riferimento invece ai Moli Lo Presti. Ecco spiegata la ragione per la quale in questi anni si sono accumulati solo ritardi ma i giochi erano fatti. Non sappiamo quanto beneficio troverà Milazzo da questo Piano regolatore portuale. Di certo per la città del Capo le speranze di rilancio turistico passano più dall' eco-porto, se si riuscirà a realizzarlo, che da altri

## - segue

---

segmenti visto che per quel che concerne il crocierismo il rapporto continua ad essere impari con Messina. Un esempio? Solo nel 2016 Milazzo ha ospitato appena 16 navi a fronte delle 187 che hanno fatto approdo a Messina.

Briciole, rispetto ai 9 milioni di euro anno che l'Autorità incassa dalle petroliere che operano ai pontili della Raffineria.4(r.m.

)

politica

## Prima sabbia stagionale al porto di Tremestieri. Il Comune sollecita la Regione

Basterebbe ricopiare un articolo degli anni scorsi e tutto ciò che era scritto sarebbe valido anche oggi. La sciroccata dello scorso weekend, per fortuna, non è stata tale da impedire l' utilizzo a pieno regime del porto. Ma se non sarà eliminata in fretta, il guaio è dietro l' angolo alla prossima sciroccata. Tanto per cambiare manca l' autorizzazione regionale, per questo l' assessore alle Politiche del Mare, Sebastiano Pino, con una lettera trasmessa all' assessore regionale al Territorio ed Ambiente, Maurizio Croce, e, per conoscenza, alla Prefettura, alla Capitaneria di Porto e all' Autorità Portuale di Messina, ha inviato un sollecito. "La mareggiata della settimana scorsa, - scrive Pino - ha provocato un accumulo di sedimenti all' interno degli approdi di Tremestieri che, se non tempestivamente rimossi, determineranno una sicura interruzione dell' operatività delle invasature. Gli uffici dell' Autorità portuale di Messina hanno inviato da giugno 2016 la richiesta di autorizzazione all' assessorato regionale Territorio ed Ambiente ed alla data odierna non risulta alcun riscontro in merito. Per sottolineare l' importanza che la tematica riveste per la sicurezza e la vivibilità dei cittadini messinesi, giova ricordare che il 22 marzo scorso, il prefetto - su sollecitazione del Comune e dell' Autorità portuale - aveva convocato apposita riunione in Prefettura. In quella sede il rappresentante del dipartimento regionale Ambiente ed il funzionario dell' Ufficio di Gabinetto dell' assessore regionale, come risulta dal verbale della riunione, avevano assunto formale "impegno di rilasciare l' autorizzazione entro un brevissimo arco temporale". Si chiede pertanto, nell' interesse dei cittadini messinesi, di tener fede all' impegno preso in sede Prefettizia e consentire in tempi rapidi di procedere al dragaggio del bacino di Tremestieri, indispensabile ormai per garantire la piena operatività degli approdi".

politica

## Bonifiche nella Zona Falcata. Convenzione tra Università e Autorità Portuale

E' stata firmata questa mattina una convenzione tra l' Università e l' Autorità Portuale di Messina, con la quale viene affidata all' Ateneo la redazione del Piano di caratterizzazione di alcune aree della Zona Falcata. Si tratta di un ulteriore decisivo passo avanti per la riqualificazione dell' area. Se il Patto per la Falce, infatti, serve a dotare le istituzioni del territorio dello strumento urbanistico - il Piano Regolatore del Porto - necessario per attuare una progettualità di rilancio, in assenza della bonifica le azioni previste dallo stesso Piano rimarrebbero del tutto inattuate. Questa convenzione pertanto, in attesa della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del Piano regolatore, anticipa i tempi. L' accordo prevede due momenti di lavoro che, dopo una fase di indagine, porteranno all' impostazione di eventuali interventi di messa in sicurezza e/o bonifica dei siti. Con l' ausilio di tecnologie avanzate, saranno eseguiti rilievi topografici, LIDAR (laser scanner), termografici, GPR (Ground Penetrating Radar) ed indagini geofisiche (sismiche ed elettriche). I risultati consentiranno di elaborare una rappresentazione dello stato di contaminazione del suolo, del sottosuolo e delle acque sotterranee. Responsabili scientifici per l' Ateneo sono stati nominati i proff. Candida Milone (coordinatore), Giovanni Randazzo e Concetta De Stefano. "La convenzione siglata con l' Autorità Portuale - afferma il Rettore, prof. Pietro Navarra - va oltre il Patto per la Falce e il Piano regolatore del Porto. Rappresenta, infatti, un' ulteriore azione che, per un verso, dà continuità ad una prima fase rappresentata proprio dal Patto e, per l' altro, dà concretezza alle intenzioni di recupero dell' area. Tutte le operazioni di caratterizzazione sono necessarie per la bonifica, poiché permetteranno di individuare il livello di inquinamento. È questa un' ulteriore conferma di come Ateneo e Autorità Portuale, accompagnati dal lavoro di tutti gli altri enti coinvolti, a cominciare dal contributo indispensabile e prezioso dall' Assessorato regionale al Territorio e Ambiente e della Soprintendenza ai Beni culturali di Messina, abbiano intrapreso con assoluta decisione un percorso virtuoso, che dovrà portare alla restituzione alla città della Zona Falcata".

NICOLOSI

## «Escursioni dei crocieristi a caccia di nuove emozioni»

Il Comune di Nicolosi, in qualità di Ente partner del progetto "Fam Trip", ha ospitato una delegazione dei responsabili delle più importanti Compagnie di crociera e dei tour operators di settore.

Il "Fam Trip" è un progetto, promosso dalla società "Catania Cruise Terminal" che gestisce il flusso crocieristico a Catania e dall' **Autorità Portuale** del capoluogo etneo, che coinvolge anche i comuni di Noto e Piazza Armerina. Lo scopo è di pianificare nuovi itinerari che amplino l' offerta delle escursioni a terra e che permettano di scoprire le bellezze storiche, culturali ed enogastronomiche del territorio del versante sudorientale dell' isola, con il **porto** di Catania come fulcro centrale.

L' intento è di proporre alternative ai classici tour turistici già in voga. Proprio per questo, a Nicolosi, la giornata ha previsto la visita del Museo Vulcanologico e poi l' escursione in quota sull' Etna.

«Questo progetto serve a far vivere ai responsabili del settore - dice Antonio Di Monte, amministratore delegato della "Catania Cruise Terminal" - l' esperienza di una escursione in questa parte della Sicilia. Qui possiamo dire che vengono soddisfatte le esigenze più disparate e noi, avendo dimostrato in concreto quello che si può fare, crediamo che qu possano essere sbocchi interessanti per lo sviluppo di questo settore».

CHIARA MAZZAGLIA.

L' esito del vertice di ieri nella sede dell' Authority: il 14 novembre si chiude l' iter sul Rapporto ambientale

## Prg del porto, un altro significativo passo avanti

*L' ira dell' assessore regionale Maurizio Croce per l' assenza dei rappresentanti della giunta Accorinti*

Lucio D' Amico Si sarebbe potuto, forse, definire tutto già ieri. Ma se teniamo conto che l' iter di "questo" Piano regolatore del porto va avanti ormai da un decennio e che l' attesa di "un" Prg portuale dura addirittura da 61 anni (!), tutto sommato si può essere soddisfatti per l' esito del vertice convocato dal commissario dell' Autorità portuale Antonino De Simone. I pareri di tutti i soggetti competenti, quelli che erano presenti e anche gli altri inopinatamente assenti, saranno acquisiti nell' arco di sessanta giorni, anzi forse i tempi saranno dimezzati e, dunque, ci si rivedrà verso il 14 novembre (la riunione è già stata fissata a Palermo) per poter concludere l' iter entro Natale e brindare al 2017 come l' anno dell' attuazione del Piano regolatore del porto e degli interventi di bonifica e riqualificazione della Zona falcata.

In realtà, che non tutto sia andato per il verso giusto lo testimoniano le urla dell' assessore regionale al Territorio e Ambiente Maurizio Croce. Ce l' aveva con l' amministrazione Accorinti, l' esponente del governo Crocetta: «Avevo impegni a Palermo, li ho disdetti per essere qui presente e a un incontro che si svolge a Messina non partecipa l' amministrazione comunale? Lo ritengo un affronto, anche se noi comunque andiamo avanti sulla strada delle sinergie e della collaborazione». Un affronto ancor più grave, secondo Croce, se si tiene conto che ieri mattina si è discusso anche delle procedure relative al Piano regolatore della città e alla Variante di salvaguardia, il cosiddetto "Piano salvacolline".

Il Comune di Messina non era del tutto assente. Al tavolo hanno preso parte alcuni funzionari del Dipartimento delle Politiche del territorio. L' assessore all' Urbanistica Sergio De Cola chiarisce: «Il sindaco era a Roma per l' incontro al Viminale, io ho dovuto presiedere un vertice importante sulla messa in sicurezza della vallata del torrente Trapani, quello di ieri era un tavolo tecnico e hanno preso parte i tecnici del mio Dipartimento. In ogni caso, credo di aver partecipato a circa 15-18 riunioni a Palermo, sono sempre stato presente e lo sarò anche il 14 novembre». Saranno pure valide le ragioni indicate dall' ing. De Cola, ma è possibile che ieri in città non ci fosse il vicesindaco o un assessore in grado di rappresentare la giunta Accorinti, anche per dovere di cortesia, in un vertice dove si sono

## - segue

---

affrontati temi cruciali per il presente e il futuro della città?

Al di là delle "frizioni" tra l'assessorato regionale e l'amministrazione comunale - confermate oltretutto dalla volontà annunciata dallo stesso De Cola di ricorrere al Tar contro la decisione di Croce di "imporre" la Valutazione ambientale sull'intera Variante al Piano regolatore della città -, quello che conta sono i passi avanti compiuti nella direzione attesa da tanto, troppo tempo ormai. Il Rapporto ambientale, a sostegno del Prg del porto, redatto con grande impegno dall'architetto Francesca Moraci (si tratta di un tomo di circa mille pagine), è stato oggetto di una prima valutazione, in attesa che arrivino i pareri definitivi, entro e non oltre la prossima riunione del 14 novembre.

Le procedure restano abbastanza complesse, bisognerà pubblicare il Piano sulla Gazzetta ufficiale, vi sono tempi tecnici che non possono essere azzerati.

Ma è emersa la volontà comune di arrivare fino in fondo, stavolta con un esito positivo, perché l'approvazione del Piano regolatore del porto può dare beneficio all'intera città, rimettendo in moto un'economia sana e consentendo l'attuazione degli ormai irrinunciabili progetti di riqualificazione della Falce, della Fiera e dell'affaccio a mare.4.

## Porto, assicurato l' ok al dragaggio

Ieri, in occasione del vertice tenutosi all' Authority, l' assessore regionale all' Ambiente Maurizio Croce ha assicurato all' **Autorità portuale** l' immediato rilascio dell' **autorizzazione** al dragaggio degli approdi di Tremestieri. Negli ultimi giorni segnati dallo scirocco, i sedimenti sabbiosi accumulatisi lungo la banchina esterna, hanno raggiunto dimensioni preoccupanti, stimate in 6.000 metri cubi. Ma la suddetta **autorizzazione**, per un intervento preventivo, era stata richiesta invano a **Palermo**, dal giugno scorso.

Sempre ieri l' assessore comunale alle Politiche del Mare, Sebastiano Pino, con una lettera trasmessa all' assessore Croce, alla Prefettura, alla Capitaneria e all' Authority, ha sollecitato l' **autorizzazione** al dragaggio. «Si rappresenta che gli uffici dell' **Autorità portuale** - scrive - hanno inviato da giugno la richiesta di **autorizzazione** all' assessorato regionale ed alla data odierna non risulta alcun riscontro in merito. Vista l' importanza che il tema riveste per la sicurezza e la qualità della vita dei cittadini, giova ricordare che il 22 marzo, il prefetto, aveva convocato un' apposita riunione».

## Dimezzare i tempi in 30 giorni Il Piano va approvato a Natale

I «Siamo contenti che tutti i soggetti istituzionali siano stati presenti quasi al completo al tavolo tecnico tenuto nella sede dell' **Autorità portuale** e soprattutto siamo soddisfatti per l' accoglimento del termine di 60 giorni a disposizione degli enti interessati per esprimere il proprio parere che addirittura speriamo possa ulteriormente dimezzarsi, visto che ci sono tutte le condizioni per farlo».

«In 30 giorni - prosegue Picciolo - si potrebbe mettere in cassaforte l' approvazione del Piano regolatore del porto, cioè entro la fine dell' anno e la sua pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale con la possibilità di iniziare subito il lavoro di riqualificazione di una delle zone più pregiate della città. A tal proposito fondamentale l' accordo siglato con l' Università per le bonifiche della Falce».

Messina Al vertice nella sede dell' Authority assente la giunta Accorinti: polemiche

## Porto e Falce, passi avanti

*Storico accordo con l' Ateneo per la bonifica delle aree inquinate Messina | Degrado urbano e commercio in ginocchio*

Entro fine anno sarà concluso l' iter del nuovo Prg del porto che tra i suoi obiettivi prioritari si pone il recupero e la riqualificazione della Zona falcata. A partire dalla Real Cittadella per la cui valorizzazione il Patto per la Falce ha previsto la creazione di un Parco storico - naturalistico. È questa la scadenza chiave definita ieri nel vertice tenutosi nella sede dell' Authority, cui hanno preso parte il commissario Nino De Simone, il rettore dell' Ateneo Pietro Navarra e l' assessore regionale all' Ambiente, Maurizio Croce. Quest' ultimo è stato molto critico nei confronti dell' amministrazione Accorinti che ha disertato l' incontro, inviando solo alcuni funzionari. Ma la giornata di ieri passerà alla storia anche per un altro passaggio fondamentale connesso al primo: la firma della convenzione con cui l' **Autorità portuale** ha affidato all' Università il Piano di caratterizzazione dei terreni. Si tratta di un' articolata analisi preventiva che definirà i livelli d' inquinamento e aprirà la strada alle bonifiche cofinanziate dalla stessa Authority e dalla Regione. Pagg. 23 e 24.

## Navarra: restituiamo la Zona falcata alla città

Il primo meccanismo si è messo in moto. Nella convenzione firmata ieri sono stati nominati, infatti, i responsabili scientifici della sua attuazione: per conto dell' Università i professori Candida Milone (quale coordinatrice), Giovanni Randazzo e Concetta De Stefano; per l' **Autorità portuale**, invece, i dottori Vincenzo Larruffa e Andrea Nostro. I primi commenti da parte dei vertici delle Istituzioni non possono che essere entusiastici. «La convenzione siglata con l' Authority - afferma il rettore, prof. Pietro Navarra - va oltre il Patto per la Falce e il Prg del Porto. Rappresenta un' ulteriore azione che, per un verso, dà continuità ad una prima fase rappresentata proprio dal Patto e, per l' altro, dà concretezza alle intenzioni di recupero dell' area. Tutte le operazioni di caratterizzazione - ricorda Navarra - sono necessarie per la bonifica, poiché per metteranno di individuare il livello di inquinamento. È questa un' ulteriore conferma di come Ateneo e **Autorità Portuale**, accompagnati dal lavoro di tutti gli altri enti coinvolti, a cominciare dal contributo indispensabile dell' assessorato regionale al Territorio e Ambiente e della Soprintendenza, abbiano intrapreso con assoluta decisione un percorso virtuoso, che dovrà portare alla restituzione della Falce alla città».3(a.t.)

## In sintesi

I Le indicazioni date dal progettista, ing. Giuseppe Mallandrino, sono quelle di un porto polifunzionale che dovrà assolvere a un insieme di servizi secondo una filosofia che prevede man mano che dall' interno del porto ci si sposta verso l' esterno, la previsione crescente dei mezzi da collocare. Ecco quindi che si inizierà con l' attuale porto turistico al molo Marullo per proseguire con gli aliscafi, i traghetti e quindi nella zona della vecchia stazione lo scalo commerciale e mercantile con le navi ro-ro. Ciò fino ad Acqueviola dove pure potrebbe ampliarsi una piccola realtà cantieristica.

TRAGHETTI

## *Blu Navy tocca quota 440mila passeggeri per l'Elba nel 2016*

**S**ono stati 440 mila i passeggeri trasportati da e per l'isola d'Elba durante la stagione 2016 dalla nave "Acciarello" di Blu Navy sulla linea marittima Portoferraio-Piombino. In poco più di sei mesi di attività, 1.839 le corse effettuate.

Lo rende noto la compagnia a conclusione della stagione. Il servizio, iniziato lo scorso 15 aprile, prevedeva dieci partenze giornaliere, la prima alle 6.05 da Portoferraio e l'ultima alle 20 da Piombino: la traversata del canale dell'Elba si compie in circa un'ora di navigazione. Luglio, settembre e ottobre, precisa la compagnia in un comunicato, sono i mesi che hanno fatto registrare un sensibile aumento rispetto al 2015, mentre agosto ha registrato un lieve calo rispetto ai

numeri dell'anno scorso. In generale si è confermata la tendenza da parte dei turisti a rimandare il momento della scelta della vacanza, con una partenza «lenta» della stagione e molte prenotazioni effettuate sotto data. «Stiamo molto soddisfatti del rendimento sul mercato elbano - spiega Luca Morace, direttore generale di Bndi Navigazione - abbiamo superato gli obiettivi che ci eravamo prefissati e tutti i principali indicatori relativi alla redditività sono migliorati». La "Acciarello" quest'anno era stata sottoposta a una serie di interventi migliorativi che hanno aumentato i servizi alla clientela e potenziato le modalità di accoglienza. La nave, lunga 113 metri e larga 18, può imbarcare fino a 800 passeggeri e 230 autoveicoli e il suo equipaggio è formato da 19 persone.

# Blu Navy tocca quota 440mila passeggeri per l'Elba nel 2016

Genova - Lo rende noto la compagnia a conclusione della stagione. Il servizio, iniziato lo scorso 15 aprile, prevedeva dieci partenze giornaliere.



Genova - **Sono stati 440 mila i passeggeri trasportati da e per l'isola d'Elba durante la stagione 2016 dalla nave Acciarello di Blu Navy sulla linea marittima Portoferraio-Piombino. In poco più di sei mesi di attività, 1.839 le corse effettuate.** Lo rende noto la compagnia a conclusione della stagione. Il servizio, iniziato lo scorso 15 aprile, prevedeva dieci partenze giornaliere, la prima alle 6.05 da Portoferraio e l'ultima alle 20 da Piombino: la traversata del canale dell'Elba si compie in circa un'ora di navigazione. Luglio, settembre e ottobre, precisa la compagnia in un comunicato, sono i mesi che hanno fatto registrare un sensibile aumento rispetto al 2015, mentre agosto ha registrato un lieve calo rispetto ai numeri dell'anno scorso.

In generale si è confermata la tendenza da parte dei turisti a rimandare il momento della scelta della vacanza, con una partenza «lenta» della stagione e molte prenotazioni effettuate sotto data. «Siamo molto soddisfatti del rendimento sul mercato elbano - spiega **Luca Morace**, direttore generale di Bn di Navigazione Spa - abbiamo superato gli obiettivi che ci eravamo prefissati e tutti i principali indicatori relativi alla redditività sono migliorati». La Acciarello quest'anno era stata sottoposta a una serie di interventi migliorativi che hanno aumentato i servizi alla clientela e potenziato le modalità di accoglienza. La nave, lunga 113 metri e larga 18, può imbarcare fino a 800 passeggeri e 230 autoveicoli e il suo equipaggio è formato da 19 persone.

## La stazione di Oristano all'integrazione della VIA

**L'impegno della Edison Spa per il deposito con banchina e pompe di rifornimento – Il testo dell'annuncio pubblico per completare l'iter di legge**



MILANO – Una delle prime stazioni di GNL per le navi, con relativo accosto e deposito costiero di gas, sta per sorgere ad Oristano, sulla costa occidentale della Sardegna. E' di questi giorni l'avviso al pubblico previsto dalla normativa sulla procedura di VIA con la relazione sulle integrazioni documentali richieste per il progetto. Ne riportiamo il testo, anche per renderci conto della complessità delle normative vigenti e del lungo iter ancora necessario in Italia per ottemperare a indirizzi mondiali (IMO) che in altri paesi sono già attuali corrente. Ecco l'avviso pubblico pubblicato dalla Edison Spa sullo stato dell'arte della VIA per l'impianto di Oristano.

La Società Edison Spa con sede legale in Milano (MI), via Foro Buonaparte n. 31, ha presentato in data 4 dicembre 2015 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto "Accosto e deposito costiero di GNL di Oristano". Il progetto è localizzato in un'area del Porto industriale di Oristano gestita dal Consorzio Industriale Provinciale Oristanese (CIPOR), ricadente nel territorio comunale di Santa Giusta, in Provincia di Oristano (Regione Sardegna) e prevede la realizzazione di un deposito costiero di Gas Naturale Liquefatto (GNL) con relativo accosto per approvvigionamento tramite navi gasiere di piccola taglia e per successiva distribuzione via terra mediante autocisterne e via mare tramite imbarcazioni (bettoline). Il deposito costiero è progettato per uno stoccaggio utile di c.a. 10000 m3 di GNL tramite l'impiego di No. 7 serbatoi criogenici da 1.430 m3 utili ciascuno, pari ad un volume geometrico di circa 1720 m3. In data 14/07/16, con nota prot. DVA.U.0018578, la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM ha richiesto integrazioni ed approfondimenti relativi alla documentazione già prodotta. Con Prot. LNG/29-16/ER-mb del 3 ottobre 2016, Edison Spa ha inoltrato ai Ministeri e agli Enti interessati le integrazioni relative alle richieste effettuate nella nota ministeriale suddetta. Si evidenzia che, inter alia, il Ministero ha richiesto di presentare il nuovo inquadramento progettuale e la variazione degli impatti sulle componenti ambientali associate alle modifiche implementate dal proponente in seguito alle risultanze dell'istruttoria tecnica relativa al procedimento di rilascio del Nulla Osta di Fattibilità in accordo al D.Lgs. 105/15 e s.m.i. Le modifiche principali comprendono:

- l'arretramento della linea di accosto delle navi;
- la predisposizione del sistema antincendio ad acqua dolce invece che acqua di mare;
- la modifica della viabilità interna e delle uscite di emergenza;
- le modifiche necessarie per accogliere un range più ampio di navi, aumentando la flessibilità della banchina.

Si segnala che il progetto così modificato ha ottenuto il NOF da parte del Comitato Tecnico Regionale. Con riferimento agli impatti ambientali relativi alle modifiche progettuali introdotte, le valutazioni condotte hanno permesso di stabilire che gli impatti ambientali associati alla fase di costruzione, temporanei e reversibili, possono essere ritenuti nel complesso accettabili e tali da non compromettere lo stato dei luoghi, anche grazie alle misure di mitigazione previste. In fase di esercizio gli impatti sono stati valutati complessivamente contenuti anche in considerazione dell'assenza di recettori antropici nelle immediate vicinanze dell'area, inserita in un contesto in parte già caratterizzato da una vocazione produttiva e portuale.

## - segue

---

Copia delle integrazioni allo Studio d'Impatto Ambientale è depositata, su supporto informatico, a disposizione del pubblico presso:

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, via Cristoforo Colombo 44 – 00147 Roma;
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo – Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Servizio V, Via di San Michele, 22 – 00153 Roma;
- Regione Autonoma della Sardegna – Assessorato della Difesa dell'Ambiente – Direzione Generale della Difesa dell'Ambiente – Servizio Valutazioni Ambientali, Via Roma 80 – 09123 Cagliari;
- Provincia di Oristano – Ufficio Autorizzazioni Ambientali, Via Carducci 43 – 09170 Oristano;
- Comune di Santa Giusta, Via Garibaldi 84 – 09096 Santa Giusta (OR).

La documentazione depositata è consultabile anche sul sito Web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare all'indirizzo [www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it).  
Ai sensi dell'ad. 24 comma 4 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. entro il termine di 60 (sessanta) giorni dalla data di pubblicazione del presente Avviso, chiunque abbia interesse può presentare osservazioni in forma scritta; l'invio delle osservazioni può essere effettuato indirizzandole al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare anche mediante posta elettronica certificata al seguente indirizzo: [DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

## Festa dei 10 anni all'Escola SSS

### Premiati i più impegnati collaboratori della scuola per il settore marittimo europeo



I premiati alla Escola.

BARCELLONA - Si è celebrato di recente il decimo anniversario della Escola Europea de Short Sea Shipping con una cena di gala presso il Museo Marittimo di Barcellona. L'evento, organizzato nella cornice della European Shortsea Conference, ha riunito più di 250 persone, tra cui partecipanti alla conferenza, collaboratori e professori della Escola e VIPs del settore marittimo di tutta Europa, così come ex-alunni della Escola. È stata una festa molto importante per la Escola, poiché è servita a riaffermare il suo ruolo e impegno come punto di riferimento in formazione e consulenza del settore in Europa. L'incaricato di dare il discorso d'inizio all'evento è stato Eduard Rodés, Direttore della Escola, che ha ripassato i 10 anni di storia del centro ringraziando tutti coloro che nel corso degli anni hanno contribuito alla sua creazione e crescita: fondatori, collaboratori e centri di formazione. Inoltre ha risaltato l'importanza dei valori che definiscono e guidano l'istituzione. Di seguito, José Llorca, presidente dei porti spagnoli, ha elogiato il lavoro della Escola nella promozione delle Autostrade del Mare e del trasporto intermodale in Spagna e in Europa nei suoi dieci anni di esistenza. Dopo la cena si è tenuta una cerimonia di premiazione che è stato un riconoscimento a persone e istituzioni la cui collaborazione è stata fondamentale per lo sviluppo e il successo della Escola durante il suo primo decennio di vita. La distinzione "Arete Excellentiam" è stata concessa a istituzioni, centri di formazione e Shortsea Promotion Centres che hanno contribuito con sforzo e dedizione allo sviluppo dei corsi della Escola. Sono: Università americane: Universidad Anáhuac (Messico Sud) e Universidad ESAN (Perù); Università europee: Université d'Evry Val d'Essonne (Francia) e University College Ghent - HoGent (Belgio); Università spagnole: Universidad de Oviedo, Universitat de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya, ILI - Universitat Abat Oliba CEU e La Salle - Universitat Ramon Llull; Scuole superiori: Institut Lluïsa Cura e Institut Ribera Baixa II; Centri di formazione: Instituto Marítimo Español e Confederación Española de Transporte de Mercancías; Centri di promozione dello Shortsea Shipping di Spagna, Portogallo, Italia, Francia e Fiandre. La distinzione "Arete Aurum" è stata concessa a personalità che per le loro azioni hanno dato un impulso decisivo alla creazione e allo sviluppo della Escola: José Anselmo Laranjeira: ex-direttore generale della DG Mobilità e Trasporti della Commissione Europea; Joaquim Coello: ex-presidente del Porto di Barcellona e presidente della Associazione nazionale di scaricatori di porto e consegnatari di navi (ANESCO). L'atto è terminato con un discorso di Sixte Cambra, presidente del Porto di Barcellona e presidente della Escola, che si è congratulato con lo staff della Escola per il lavoro e l'impegno e ha auspicato una maggiore cooperazione tra i membri della European Shortsea Network per lo sviluppo di nuovi corsi e progetti.

porti&idrovie

Giuseppe Pascuzzi

## L'AMMODERNAMENTO DEL CANALE DI SUEZ: SCENARI E PROSPETTIVE

L'IMPORTANTE EVOLVERSI CON AMPLIAMENTO DI NUOVI FLUSSI DI TRAFFICO E IL NECESSARIO ADEGUAMENTO DELLE DOTAZIONI INFRASTRUTTURALI ESISTENTI TRA ORIENTE E OCCIDENTE

Il bacino del Mediterraneo, di Suez e il Golfo costituiscono un'area sempre più integrata che fa da cerniera tra Oriente e Occidente, una direttrice di sviluppo che oggi - e ancor più in prospettiva - rappresenta un'opportunità per le imprese italiane sia come sbocco per l'export, sia come target per investimenti produttivi. Il raddoppio del Canale di Suez e le nuove dinamiche logistico-marittime e produttive vedono un ampliamento del baricentro mondiale dei flussi di merci, che trasforma il Mediterraneo in un "Mediterraneo allargato" al Golfo Persico.

Tale evoluzione rappresenta un'importante opportunità con il crearsi di nuovi flussi di traffico che, però, richiedono un adeguamento delle dotazioni infrastrutturali esistenti nell'area. Il protagonismo mondiale di Suez vedrà aumentare anche il ruolo del Golfo. L'opera rafforza infatti la direttrice Europa Mediterraneo-Suez-Golfo, che collega l'Asia alla costa orientale degli Stati Uniti.

### I TREND DI TRAFFICO

Attraverso il Canale transita annualmente tra il 7% e l'8% del totale delle merci commerciali a livello mondiale. Questo ha significato il passaggio di 822 milioni di t di prodotti nel 2014 di cui 416 milioni nella direzione Nord-Sud e 406 milioni da Sud a Nord. In dettaglio, nel 2014 sono transitate 822 milioni di t di merci e oltre 17.000 navi di cui il 50% rappresentato da navi portacontainer (Figura 2).

Tra il 2000 e il 2014, il traffico delle merci attraverso Suez è aumentato del 120%, nello stesso periodo, il traffico container Nord-Sud è cresciuto del 187% mentre nella direttrice opposta è aumentato del 219%. Ponendo l'attenzione sulle direttrici di traffico marittimo di transito, emerge chiaramente il ruolo crescente del Golfo quale area di origine delle spedizioni. Infatti, nel 2014 essa concentrava il 34% delle spedizioni, per un valore di 137 milioni di t, ponendosi in seconda posizione rispetto al Sud Est asiatico, da cui nel 2014 sono state inviate merci per 161 milioni di t.



1. Vista del canale di Suez



2A e 2B. Navi portacontainer in transito nel Canale di Suez

Analizzando inoltre la direzione dei traffici, emerge che se tra il 2001 e il 2007 vi era una netta prevalenza dei flussi da Sud a Nord, mediamente il 57% del totale, a partire dal 2008 vi è stata una progressiva contrazione dei trasporti dall'Asia verso l'Europa, che è perdurata anche nel primo semestre del 2015, riducendo al 49% del totale la rilevanza dei flussi Sud-Nord. Questo risultato è legato alla crisi economica che ha colpito in particolare i consumi europei. Significativo è stato il biennio 2007-2009, quando i passaggi da Sud a Nord attraverso il Canale si sono ridotti di oltre 160 milioni di t.

### IL NUOVO IMPIANTO

Suez è uno dei principali snodi dei traffici marittimi mondiali, con un transito di 17.000 navi nel 2014, che ha significato fino al recente ammodernamento, in media, il passaggio di circa 47 unità al giorno. Il vecchio sistema si sviluppava lungo 192 km tra la baia di Port Said e il Golfo di Suez ed era organizzato per permettere il transito di tre convogli alternati. La velocità di transito era limitata a 6-8 nodi, che consentiva il superamento del Canale in un intervallo compreso tra le 12 e le 16 ore con una distanza fra le navi di 2-3 km secondo la tipologia di carico.

Il rinnovamento è stato implementato attraverso la realizzazione di lavori su una tratta di 72 km che, oggi, permette il transito contemporaneo di un numero maggiore di convogli, con un conseguente raddoppio della capacità.

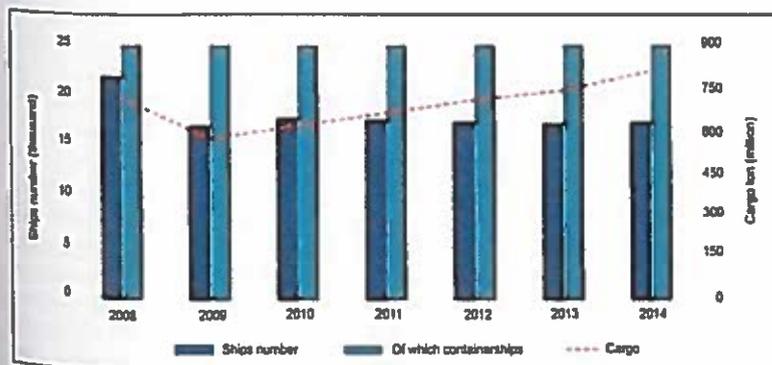


4A e 4B. Il dragaggio per l'ingrandimento di canali di accesso

Le attività hanno comportato lo scavo di un nuovo percorso di 35 km in affiancamento all'esistente e l'ampliamento e approfondimento dell'attuale Canale per una tratta di 37 km. Inoltre, è stato dragato il tratto esistente fino alla profondità di 24 m (Figura 4). È stata pianificata la costruzione di sei gallerie subalvee di collegamento con la Penisola del Sinai per il passaggio di mezzi stradali e ferroviari. Infine, si è previsto di ampliare la profondità dei due by-pass Great Bitter e Ballah. Nello specifico sarà consentita una riduzione dei tempi di percorrenza (ora stimati in 6-7 ore) con un incremento della capacità media di traffico giornaliero a 97 navi (dalla precedente media di 49); inoltre, non saranno posti limiti alla capacità delle mega navi container in transito (gli orderbook al 2015 prevedono un aumento, entro il 2018, di tale flotta pari al 77% se si prende in considerazione anche la fascia delle megaships da 18.000-21.000 TEU).

Si potrà contare su un risparmio medio di circa il 5-10% dei costi operativi totali per ciascuna nave in transito (a seconda delle rotte e delle distanze) utilizzando la rotta via Suez. Sulla rotta degli scambi Far East-East Coast US - circa 1 milione di TEU potrebbero essere dirottati dai vettori dalle rotte panamensi a quelle di Suez, passando quindi per il Mediterraneo.

Il Governo egiziano ha lanciato inoltre a corredo del raddoppio del Canale il "Suez Canal Corridor Area Project" (Figura 5), un enorme piano di investimenti che punta a rendere la regione del Canale un centro di sviluppo economico, grazie alla realizzazione di centri di ricerca, poli industriali, aree dedicate alla logistica e nuove infrastrutture.



3. Navi e merci in transito nel Canale di Suez

- segue



5. Il piano di sviluppo regionale per il Canale di Suez

### L'EVOLUZIONE DEI TRAFFICI MARITTIMI

La costruzione del nuovo sistema permette la riduzione e la maggior prevedibilità del tempo di transito nei collegamenti intercontinentali Est-Ovest tra Asia, Medio Oriente, Europa e costa orientale degli Stati Uniti. La realizzazione del progetto è finalizzata a mantenere inalterato il ruolo strategico del Canale nel panorama geopolitico legato al commercio internazionale e, in definitiva, la rilevanza dell'Egitto nel sistema delle relazioni tra tutti i principali mercati mondiali. Da specifiche analisi è emerso che i traffici fra la Cina e la costa orientale degli Stati Uniti (ad esempio fra Hong Kong e New York) trovano più conveniente l'utilizzo del Canale di Panama rispetto all'alternativa via Suez, se si considera esclusivamente il fattore distanza (Figura 6).

In realtà, nel corso degli anni le scelte strategiche delle Compagnie marittime hanno evidenziato come esista una fascia ampia del Sud-Est asiatico, in cui la concorrenza fra le due rotte tiene conto di molti altri fattori, oltre alle distanze nautiche. Infatti, fra gli elementi strategici che vengono presi in considerazione in modo sistemico dalle Compagnie marittime nel decidere le rotte, optando, nel caso dei vettori di maggior rilevanza, per offrire entrambe le tipologie di servizio vi sono i seguenti: valorizzazione delle economie di scala, possibilità di incrociare hub di rilevanza intercontinentale, il costo di attraversamento dei canali.

### GLI EFFETTI E LE DINAMICHE ECONOMICHE

L'infrastruttura attuale permette una maggior affidabilità dei servizi di trasporto marittimo su tutte le principali grandi rotte Est-Ovest e una diminuzione delle tempistiche di viaggio particolarmente interessante per le tratte fra il Mediterraneo e l'Area del Mar Rosso e del Golfo, grazie soprattutto alla riduzione dei tempi di attesa.

I traffici che ne traggono maggior beneficio e sono quelli conta-nerzzati, per il maggior valore delle merci e per le modalità organizzative dei servizi, che richiedono il prerequisite dell'affidabilità e della puntualità per poter incrociare i flussi nei porti hub.

Il settore del trasporto marittimo è basato su modelli organizzativi che prevedono un'elevata incidenza dei costi fissi sui costi totali.

ROTTA	DISTANZA (IN MIGLIA NAUTICHE)	GIORNI IPOTETICI DI NAVIGAZIONE (15 NODI)
<b>The Shanghai-Rotterdam case</b>		
Artic Sea	8.031	22
Suez	10.525	29
Panama	13.411	37
Cape of Good Hope	18.843	38
Strait of Magellan	17.184	47
<b>The Yokohama-Rotterdam case</b>		
Artic Sea	7.010	19
Suez	11.133	31
Cape of Good Hope	17.184	40
<b>The Hong Kong-New York case</b>		
Artic Sea	11.207	31
Suez	11.593	32
Cape of Good Hope	13.686	38
<b>The Shanghai-New York case</b>		
Panama	10.852	30
Suez	12.370	34
Cape of Good Hope	14.468	40
<b>The Shanghai-Houston case</b>		
Panama	10.138	28
Suez	13.392	39
Cape of Good Hope	15.176	42

6. L'analisi dei giorni delle distanze di alcune rotte tra Asia, Europa e Costa Est degli Stati Uniti

Infatti, i costi di equipaggio, amministrativi, di forniture e in particolare del bunker aumentano in modo meno che proporzionale rispetto all'aumento delle dimensioni della nave, favorendo la ricerca delle economie di scala sulle direttrici dove i volumi di domanda di traffico sono più consistenti. Nel 2014 ben 6.129 navi portacontainer hanno attraversato il Canale di Suez, con un carico totale di 42.064.840 TEU.

TIPO DI NAVE	NUMERO DI NAVI IN TRANSITO (2014)	COSTI OPERATIVI GIORNALIERI INCLUSO AMMORTAMENTO	RIDUZIONE DEI COSTI OPERATIVI ANNUI PER TIPO DI NAVE
Tankers	4.053	17.743	35.957.058
LNG Ships	614	58.013	17.809.872
Bulk Carriers	3.051	12.263	18.706.813
Combined Carriers	4	15.086	30.172
General Cargo	1.259	13.077	8.231.821
Container Ships	6.129	24.009	73.575.986
Ro - Ro	228	17.432	1.987.283
Car Carriers	1.003	17.432	8.742.303
Passenger Ships	67	303.591	10.170.298
Others	740	13.077	4.838.298
Total	17.148		180.050.008

7. I costi operativi per tipologia di nave e stima del risparmio annuo (dati in Euro)

Considerato il grande numero di navi interessate (la stima per il 2015 è di superare le 18.000) e l'ingente massa di merci trasportate (oltre 850 milioni di t per un valore di oltre 2.300 miliardi di Euro stimate per la fine del 2015), può essere interessante esaminare l'entità dei benefici economici che questo investimento potrà portare nella riduzione dei costi dell'interscambio mondiale (Figura 7). Ricorrendo al concetto di costo generalizzato del trasporto, possiamo affermare che i vantaggi post-ammodernamento si potranno cogliere sia nella riduzione dei costi operativi necessari per effettuare il trasporto sia nel risparmio di tempo impiegato per il viaggio. La riduzione dei tempi di attesa permette di ridurre tutti i costi che sono proporzionali non alla distanza percorsa (che non cambia) ma al tempo di viaggio: sono principalmente i costi di gestione degli asset legati alla nave, fra cui l'ammortamento della nave, i costi di gestione della nave e del suo equipaggio, oltre ad altre voci minori quali i costi assicurativi, amministrativi.

#### GLI IMPATTI SUL SISTEMA PORTUALE ITALIANO

Gli effetti sulla rete dei porti italiani potrebbero essere variabili, a seconda della posizione competitiva nel contesto dei sistemi portuali del Mediterraneo, evidenziando sia nuove opportunità di sviluppo per le realtà dedicate ai flussi di import ed export che si renderanno più consistenti nel medio-lungo termine, sia nuove minacce, soprattutto di breve, derivanti dal rafforzamento della concorrenza per terminalisti attivi nel transhipment. I vantaggi dovrebbero derivare in primo luogo da:

- riduzioni delle tempistiche della navigazione verso il Mar Rosso e verso il Golfo;
- diminuzione dei costi operativi delle navi;
- ridisegno delle linee regolari (contaner e RO/RO).

Ulteriori benefici inoltre potranno essere garantiti alle Compagnie marittime che percorrono questo tipo di rotte fra il Mediterraneo, il Mar Rosso e il Golfo. In particolare, fra tutte beneficeranno dei maggiori traffici quelle aderenti alle principali alleanze nel settore contaner, che includono queste direttrici sia all'interno di servizi più ampi, sia con rotte dedicate. In aggiunta, è di fondamentale importanza prendere in considerazione (oltre ai vantaggi) le

minacce concorrenziali riscontrabili soprattutto nel breve periodo, per i porti di transhipment italiani. Infatti, il previsto rafforzamento delle realtà portuali a Nord del Canale, come Port Said e Damietta, dedicate ai traffici di transhipment di tipo hub & spokes e di tipo interlining, reso possibile anche dal prevedibile sviluppo delle rotte regolari fra il Mediterraneo e il Mar Rosso potrebbe costituire un elemento in grado di dirottare alcuni flussi dalla portualità italiana a quella egiziana. Per evitare ciò, implementando politiche strutturali e organizzative efficienti e quindi attuando un ingente adeguamento infrastrutturale (dragaggio di fondali, investimenti in logistica e innovazione) il nostro Paese, che ha

una quota di mercato pari al 18% di traffico transhipment, nell'area Mediterranea, potrebbe essere in grado di intercettare so o su questa rotta un cospicuo volume di traffico. Nello specifico si potrebbe generare un impatto particolarmente importante per i porti gateway del Nord Italia e del Mezzogiorno che ricevono una quota rilevante dei traffici provenienti dal canale.

Il rafforzarsi della direttrice di traffico marittimo Mediterraneo-Suez-Golfo rappresenta un'opportunità strategica per l'Italia e il suo Mezzogiorno (posizionamento geo-economico) che potrebbe sviluppare la vocazione naturale di essere piattaforma logistica nel cuore del Mediterraneo a supporto anche del sistema produttivo.

#### DINAMICHE E SCENARI FUTURI

L'intera costruzione, come mostrano le stime, rivestirà effetti importanti sui traffici navali e sugli scambi commerciali, rappresentando un'opportunità da cogliere per le Imprese e per le Compagnie di navigazione, le prime contando su una maggiore rapidità di consegna delle merci e quindi su un miglioramento dei processi di internazionalizzazione, le seconde invece razionalizzando le rotte e rendendo più efficienti i sistemi logistici. Dunque, non si tratta so o di una grande infrastruttura ma di un'opera che va a potenziare e rafforzare l'affermarsi della direttrice Europa/Mediterraneo/Suez/Golfo; una direttrice marittima che diventa fondamentale perché collega l'Asia alla costa orientale degli Stati Uniti, toccando Golfo ed Europa. ■

<sup>(1)</sup> Ingegnere Civile, Libero Professionista



*Shipping  
& dintorni*

## Suez, trattative per ridurre le tariffe

**L** **A**uthority del Canale di Suez sta procedendo ad una radicale rivisitazione delle proprie tariffe di transito del Canale e sta trattando con le principali compagnie di trasporto contenitori. L'obiettivo è continuare nella guerra tariffaria con il rinnovato Canale di Panama. La struttura di prezzo nuova che le autorità egiziane stanno proponendo si basa su un forte sconto in caso di pagamento in anticipo di tre anni di quote. La seconda corsa del Canale di Suez inaugurata un anno fa, dovrebbe portare 13,2 miliardi di dollari nelle casse **Ec I Authority** entro il 2023, centrando l'obiettivo del raddoppio. Per ora invece le entrate si sono solo contratte.

## HANJIN DICHIARA BANCAROTTA E IL RETAIL TREMA

Uno tsunami al largo di Seoul potrebbe paralizzare il retail di tutto il mondo. Il colosso dello shipping coreano Hanjin - si legge sul sito di La Repubblica - ha dichiarato bancarotta e ora c'è una flotta di 85 meganavi portacontainer bloccate fuori dai porti senza il permesso di attracca. Un paio sono bloccate fuori dal porto californiano di Long Beach con a bordo 38 milioni di dollari di valore di componenti per elettrodomestici Samsung. Ma non è l'unico brand a tremare. Secondo le stime degli analisti ci sono merci per 14 miliardi di dollari pronte per la spedizione che dovranno essere portate a destinazione con altri mezzi. Il governo di Seoul ha garantito un prestito straordinario di circa 90 milioni di euro per tamponare l'emergenza mentre l'azienda cerca di ottenere l'accesso delle barche in una cinquantina di porti. La crisi della flotta coreana è dovuta alle pessime condizioni dell'intero settore del trasporto via mare con container. Il comparto lavora in perdita da fine 2015 ed è destinato a chiudere il 2016 in rosso per 5 miliardi circa.



## Lo spettro di Hanjin

*Una bancarotta sudcoreana scuote l'industria dei container, motore "invisibile" di ogni commercio*

Hanjin, copiosamente sussidiata da banche parastatali e dai finanziamenti interni alla conglomerata madre, la Hanjin Group, non è stata soccorsa dal governo conservatore di Seul e ha richiesto la procedura fallimentare. Hanjin ha fermato una flotta di 87 navi container, bloccate in mare, nei porti, o appena fuori da essi per evitare aggressioni da parte dei creditori, lasciando nel limbo merci per un valore di 14 miliardi di dollari. Hanjin rappresenta solo il 3 per cento del **trasporto marittimo** mondiale ma la sua bancarotta è considerata sistemica dagli esperti che l'hanno paragonata a quella di Lehman Brothers: ha dimostrato per la prima volta che la cinghia di trasmissione dei commerci soffre e che l'industria non sarebbe in grado di sopportare fallimenti a catena di altre multinazionali del mare di pari o maggiore dimensione. A.P. Møller-Maersk, prima compagnia di logistica navale al mondo, ha separato il business commerciale da quello petrolifero per ridurre i costi. Piccoli operatori, come la tedesca Rickmers, sono in crisi. Altri annaspiano. "Non è Hanjin in sé a preoccupare, quanto il fatto che sia venuta meno la fiducia nella certezza delle forniture, che non sia affatto facile arginare eventi del genere in futuro, e che il tessuto connettivo della globalizzazione, ossia il **trasporto** via mare, sia lacerato", dice Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, padrino dell'accostamento tra Hanjin e Lehman rimbalzato sui media. Le merci di Hanjin d'interesse italiano ammontavano a 1 miliardo di dollari circa, per metà importazioni e per metà esportazioni, e la crisi ha investito il ministero delle Infrastrutture e dei **Trasporti** e quello dello Sviluppo economico. Solo domenica scorsa i 3.000 container destinati in Italia sono stati scaricati al porto di Genova dopo essere transitati in quello spagnolo di Valencia dov' erano immuni da sequestri. L'industria navale italiana vale il 2,7 per cento del pil ma il suo peso non è percepito allo stesso modo del manifatturiero: se la catena s'interompesse, scomparirebbe dai supermercati circa l'85 per cento della merce solitamente reperibile. Il **trasporto** intermodale attraverso contenitori fu creato sessant'anni fa dall'imprenditore americano Malcolm P. McLean, un ex camionista, il quale applicò principi dell'industria fordista al carico e scarico di merci, creando un sistema replicabile su grande scala. Dopo aver letto "The Box", saggio di Marc Levinson su come i container hanno reso "piccolo e grande il mondo", anche Bill Gates s'è convinto che le "scatole" di McLean costituiscono il secondo pilastro della globalizzazione, insieme all'informatica diffusa da lui

## -segue

---

inventata. E ora questo pilastro è a rischio.  
Alberto Brambilla.

*ALBERTO BRAMBILLA*

## IN CIFRE

3,6 miliardi L' export È l' export nei primi 8 mesi 2016 300 Le aziende italiane Sono le aziende italiane presenti con una sede a Hong Kong 764mila Buyers internazionali Sono i buyers internazionali alle fiere di Hong Kong nell' anno fiscale 2015/2016 24/24 ore Sdoganamento Al porto di Hong Kong è a ciclo continuo.