



ASSOporti

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Centonove.it)
- **Pianificazione aree marittime, il decreto**
(Informazioni Marittime)

Dai Porti:

Trieste:

"...Il Come rivendica la gestione del Faro..." (IL Piccolo)

Savona:

"...Compagnia Unica dopo l'ok ai conti..." (La Repubblica)

Genova:

"...Psa Voltri-Prà, entro luglio 20 nuove ralle..." (The Medi Telegraph)

"...Terminal rinfuse, trattativa con Ottolenghi..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Crollo Torre piloti..." (The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...Da Blue Vision, l'Hub spezzino della Blue economy..."

(L'Informatore Navale, Il Nautilus)

Livorno:

"...3 mln in più per collegare la città con l'interporto..." (Gonews.it)

"...Dibattito pubblico sul nuovo porto, giovedì 21 luglio..."

(L'Informatore Navale)

Taranto:

"...Prete resterà commissario..." (Il Sole 24 Ore)

Messina:

"...Così Messina viene tagliata fuori dalla Storia..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...IL Mediterraneo: il mare che unisce..." (Quotidiano di Sicilia)



INDICE



Notizie da altri porti, italiani ed esteri

Focus:

- **Pesatura container** (The Medi Telegraph)
- **Iporti dopo la Brexit** (La Repubblica)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Riforma Authority portuali, la "moratoria" di tre anni è un passaggio obbligato

È stata rinviata di pochi giorni a causa del disastro ferroviario in Puglia, venerdì prossimo la riforma che porta il nome del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, sarà varata: i porti di Messina e Milazzo saranno accorpati allo scalo di Gioia Tauro. Possibile però una "moratoria" di tre anni. Venerdì la riforma che porta il nome del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, sarà varata: i porti di Messina e Milazzo saranno accorpati allo scalo di Gioia Tauro. Possibile però una "moratoria" di tre anni: è stata infatti prevista dalla legge in questione la possibilità di richiedere una "moratoria" di tre anni, una sorta di periodo di transizione durante il quale le autorità portuali manterrebbero la loro autonomia finanziaria e gestionale. Per la politica regionale si tratta dell'ultima partita da giocare, dopo che è stata di fatto sprecata l'opportunità di accorpare i porti di Messina e Milazzo in una Authority dello Stretto che avrebbe prodotto grandi effetti sul piano economico-occupazionale. Adesso sull'asse politico Palermo-Messina si può o quantomeno si dovrebbe fare di tutto per portare a casa i tre anni di moratoria per i due scali più importanti della Città metropolitana: si tratta infatti di completare i lavori programmati con i fondi che erano stati assegnati - senza i probabili "storni" della gestione unitaria - e di poter accrescere il peso e l'importanza dei due scali in vista di una possibile "rivisitazione" della riforma.

GIAMPAOLO SCAGLIONE

Informazioni Marittime

Pianificazione aree marittime, decreto del governo



Il Consiglio dei ministri ha approvato, in esame preliminare, un decreto legislativo di attuazione della **direttiva 2014/89/Ue** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo.

Nello specifico, si legge in una nota del governo, il provvedimento mira a favorire la gestione di un ambito particolarmente complesso, quale è quello marittimo, sul quale insistono attività diversificate tra di loro. La pianificazione dello spazio marittimo consiste nello stabilire quando e dove svolgere le attività umane in mare (pesca, acquacoltura, trasporti marittimi, porti, ambiente marino, ricerca marina, energia off-shore, cantieristica navale, industrie legate al mare, sorveglianza marittima e turismo marittimo) e coinvolge tutte le parti interessate al mare. Si tratta di uno strumento fondamentale di attuazione della **politica marittima integrata** dell'Unione europea.

Gli obiettivi perseguiti con l'intervento normativo, pertanto, sono: creare maggiore coerenza tra le diverse attività che si svolgono in mare; sviluppare migliori strumenti regolamentari e trasversali (vigilanza marittima integrata, pianificazione dello spazio marittimo (P.S.M.), gestione integrata delle zone costiere (G.I.Z.C.), creazione di una base di dati e conoscenze integrate in ambito marino, strategie marine regionali); sfruttare in maniera ecologicamente ed economicamente sostenibile ed efficiente il potenziale dei mari e del settore marittimo; evitare la duplicazione del lavoro tra le diverse autorità nazionali o regionali degli Stati membri in materia di regolamentazione; facilitare la necessaria pianificazione coordinata delle attività marittime concorrenti e della gestione strategica delle zone marine, che deve essere elaborata ed attuata mediante un approccio ecosistemico e multidisciplinare; garantire l'applicazione dell'approccio ecosistemico, stabilito dalla direttiva quadro dell'Unione europea sulla strategia per l'ambiente marino; raccogliere informazioni affidabili e statistiche comparabili per l'elaborazione delle politiche marittime a tutti i livelli. L'obiettivo di lungo periodo è quello di fornire un'opportunità per stimolare la crescita e l'occupazione.

Quanto alla governance, il decreto prevede l'istituzione di un Tavolo interministeriale, che definisce le linee guida per la stesura dei piani di gestione dello spazio marittimo, individuando le aree marittime di riferimento, nonché quelle terrestri rilevanti per le interazioni terra-mare, e di un Comitato tecnico presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il compito di elaborare per ogni area marittima individuata, i piani di gestione dello spazio marittimo. I piani elaborati dal comitato tecnico sono poi sottoposti alla valutazione del Tavolo.

Il Comune rivendica la gestione del Faro

Dal 9 ottobre stop alle visite. Bassa Poropat: «Dipende dalla convenzione». Bucci: «Subentriamo noi»

di Furio Baldassi

Ci portano via tutto, anche il Faro della Vittoria. Nel senso che lo storico monumento, dal prossimo 9 ottobre, non a caso data di svolgimento della Barcolana, non avrà più una gestione in grado di garantire l'apertura al pubblico. Continuerà a fare... il faro, ma diventerà un corpo estraneo alla città. Tutta colpa della Provincia. O, meglio, della Regione, che ha deciso di abolire quell'ente intermedio.

Dalla Provincia, calma olimpica. «Era un rapporto instaurato con Marina Fari - racconta la

presidente della Provincia di Trieste Maria Teresa Bassa Poropat - in quanto elemento di attrazione turistica. Già adesso apriamo su richiesta dei gruppi (come per il set di Salvatore ad esempio). A fine convenzione bisognerà vedere se c'è interesse a rinnovarla, magari col Comune di Trieste. La chiusura delle Province non c'entra».

E così ora, a rivendicare la gestione, è il Comune, con Roberto Dipiazza, che promette che ne parlerà «con chi di dovere, Regione compresa». Dice l'assessore Maurizio Bucci: «Logica vorrebbe che sia il Comune

a subentrare nella gestione di quello che, con San Giusto, è uno dei simboli cittadini e parte importante del suo pacchetto turistico. Ci sarebbe un problema di risorse ma esiste già un fondo ministeriale, arricchito dal contributo regionale, e dunque...».

«Se non ci sono intoppi amministrativo-burocratici potrebbe essere una buona soluzione - così Giorgio Cecco, coordinatore di FareAmbiente - in quanto è un'attrazione turistica da valorizzare».

Ma Claudio Grizon, consigliere provinciale di Forza Italia,

lancia l'allarme. «Per ora l'ultimo ingresso gratuito al Faro è previsto per le 18.30 del 9 ottobre, giorno in cui si terrà la Barcolana. Dal giorno dopo, però, i cancelli rimarranno blindati in quanto scade l'incarico alla cooperativa che gestisce l'accesso, in attesa che qualcuno si assumi la responsabilità di gestirlo e promuoverlo». «Riteniamo quindi indispensabile ed urgente - continua il consigliere forzista - che le sorti del Faro non rimangano condizionate dal caos conseguente alla legge di riforma delle autonomie locali voluta dalla Serracchiani e pertanto rivolgiamo un appello in particolare al Comune e alla Provincia affinché fin d'ora si attivino per poter subentrare nella sua gestione con la primavera del 2017».

GRUPPO EDITORIALE



Il Faro della Vittoria in una suggestiva immagine serale

L'ECONOMIA

Benvenuti "Bilancio ok ora si tratta con i privati"

Il console della Culmv
"L authority con Savona?
Noi siamo già pronti"

MASSIMO MINELLA

Il bilancio, alla fine, è stato approvato senza incagli, con un pareggio frutto dell'intesa con i terminalisti e del ricorso alle riserve. Ma è chiaro che non si può ogni anno immaginare una corsa contro il tempo, fra ostacoli e dubbi, per vedere messi nero su bianco i conti della Compagnia Unica. Antonio Benvenuti, console dei soci di San Benigno, riflette sugli scenari futuri.

SEGUE A PAGINA X

Compagnia Unica dopo l'ok ai conti subito la trattativa sul lavoro in porto

Il console Benvenuti: "Dialogo tecnico con authority e privati
Con Savona un modello condiviso che può anticipare la legge"

BW6-01: 02/04/2016

«DALLA PRIMA DI CRONACA
MASSIMO MINELLA

RIFLETTE mentre è aperto il dialogo con **authority** e privati, e sta per arrivare la legge di riforma della governance portuale. Di lavoro, in questa legge, non si parla, perché l'argomento sarà oggetto di una successiva valutazione, ma Genova, ancora una volta, potrebbe anticipare un modello capace poi di farsi nazionale, soprattutto se si dialogherà all'interno di una sola **authority** di sistema con Savona.

Console, approvato il bilancio 2015, puntate a definire un quadro di regole con i vostri interlocutori privati che possa dare stabilità ai vostri conti. Ma è davvero un obiettivo che si può centrare?

«Non vedo alternative. Chiuso l'ultimo accordo con i terminalisti, abbiamo dovuto attingere anche alle nostre riserve, per 90mila euro, per arrivare al pareggio. Ora abbiamo già aperto dei tavoli tecnici con **authority** e privati per ragionare sulle tariffe».

Pensate ad accordi operativi?

«Gli accordi dipendono dalle giornate di lavoro. Per questo abbiamo bisogno di verifiche continue. I costi fissi del personale si spalmano infatti sul numero delle giornate lavorate».

E questo semestre come si è chiuso?

«Siamo in linea con quello del 2015, togliendo le giornate per la Concordia. Se il numero è uguale, cambiano però i soggetti».

In che senso?

«Abbiamo avuto un'impena al Vte e abbiamo perso nei terminali di Sampierdarena. Siamo chiamati a offrire specializzazioni sempre maggiori, sette giorni su sette. Solo oggi al Vte abbiamo 450 avviamenti sui quattro turni. Non ci sfugga che gli operativi sono ottocento, più i soci speciali e gli occasionali».

Ce la fate?

«Con un lavoro continuo sulla formazione, una flessibilità che è spalmata sulle 24 ore e una specializzazione sempre più marcata riusciamo a rispondere a tutte le esigenze. Vorremmo semplicemente che tutto questo potesse esserci riconosciuto e per questo crediamo che il tavolo di lavoro con **authority** e privati resti il punto da

cui partire».

Sta per arrivare la legge di riforma delle **authority**. Poi ci si

dedicherà al lavoro. Il nuovo soggetto dovrebbe unire da subito i porti di Genova e Savona. Ma qui le due compagnie sono già al lavoro da tempo per dare vita a una proposta unica, vero?

«In effetti è quanto mai opportuno discutere su quale assetto dare al lavoro. A Genova e a Savona, ad esempio oggi lavorano due articoli 17. Sarebbe interessante dialogare al più presto su questo tema con il nuovo presidente dell'autorità di sistema, ma anche con il nuovo board, soprattutto se ci saranno da subito i due porti uniti. Noi siamo disponibili, ovviamente. Abbiamo già definito insieme alla compagnia di Savona un modello che punta tantissimo sulla formazione. L'articolo 17, si sa, è interpretabile in tanti modi e con i nuovi soggetti si può aprire un tavolo importante».

A che cosa sta pensando?

«A un confronto aperto sempre nell'ambito dell'articolo 17. Stiamo parlando di un servizio pubblicistico. Ma se dev'essere ritenuto di interesse economico per il porto, potrebbe anche non essere circoscritto al solo imbarco e sbarco. Costruiamo allora una cornice che poi la stessa **authority** di sistema possa sottoporre al ministero dei Trasporti. Si potrebbe così dar vita a una norma che potrebbe rappresentare poi il punto di riferimento a carattere nazionale, così come avvenne per la 84-94».

«Il servizio offerto potrebbe non limitarsi all'imbarco e sbarco»



IL CONSOLE

della Compagnia Unica Antonio Benvenuti: dopo il via libera al bilancio 2015, la Culmv ha subito avviato tavoli tecnici con **authority** e terminalisti



Psa Voltri-Pra', entro luglio 20 nuove ralle

Genova - Nell'ottica del piano di rinnovamento del terminal previsto per l'anno 2016, è iniziato il processo di riammodernamento della flotta di trattori portuali. Entro la fine di luglio, il terminal potrà contare su 20 nuove ralle modello Fyt230

Genova - Nell'ottica del piano di rinnovamento del terminal previsto per l'anno 2016, è iniziato il processo di riammodernamento della flotta di trattori portuali. Entro la fine di luglio, il terminal potrà contare su 20 nuove ralle modello Fyt230.

Inoltre dal primo luglio sono entrate in vigore le nuove disposizioni della convenzione Solas che obbligano tutti gli speditori a dichiarare la massa lorda verificata (Vgm, Verified Gross Mass) di tutti i contenitori destinati all'imbarco.

Il Terminal Psa Voltri-Pra ha aggiornato con anticipo i propri sistemi informativi e installato a tempo di record una stazione di pesatura verificata Vgm nell'area pre-gate. La stazione di pesatura- collegata sia con il Tos (Terminal Operating System) che con il Port Community System- permette di certificare il dato VGM ai contenitori in partenza dal terminal che ne sono sprovvisti.

Secondo le nuove regole Solas infatti non è più possibile accettare per l'imbarco un contenitore privo di Vgm. L'investimento del terminal per la sua realizzazione ammonta a circa mezzo milione di euro. Il servizio, gestito dal Consorzio Servizio Portuali, è disponibile dietro prenotazione esclusivamente per i contenitori in partenza dal Terminal di PSA Voltri-Pra.



Terminal Rinfuse Genova, trattativa con Ottolenghi / RETROSCENA

Genova - Terminal Rinfuse Genova (Trg) sarebbe in trattativa con Pir, gruppo bolognese della famiglia Ottolenghi che tra le altre società opera i Docks Cereali di Ravenna

Genova - Terminal Rinfuse Genova (Trg) sarebbe in trattativa con Pir, gruppo bolognese della famiglia Ottolenghi che tra le altre società opera i Docks Cereali di Ravenna, primo terminal rinfuse secche del Mediterraneo, e **che a Genova controlla la società di depositi costieri per prodotti petrolchimici Superba, bacino di Mulledo.**

Mentre la capogruppo di Trg, la Ice Holding della famiglia Ascheri, è in attesa dell'omologa al concordato preventivo da parte del tribunale di Genova, prevista per la fine di settembre, il terminal rinfuse genovese risulta in bonis e sta riprogettando le strategie dopo la perdita del traffico di carbone, **a seguito della chiusura della centrale Enel alle sue spalle (-300 mila tonnellate di merce l'anno).**

Trg dovrebbe presentare un nuovo piano industriale al futuro presidente dell'Autorità di sistema (Adsp) Genova-Savona, atteso a settembre, se la riforma della governance dovesse passare in Consiglio dei ministri questo venerdì. Piano che dovrà accompagnarsi alla richiesta di una nuova concessione, dopo la scadenza dell'attuale nel 2020. Non saranno più i 60 anni presentati a suo tempo presso l'Authority, ma 20, e un'impostazione legata alla flessibilità: **più opzioni di mercato sul tavolo, per fare fronte alla crisi che sta attraversando l'intero settore.** Le quote lasciate libere dal carbone dovranno essere riempite con altri traffici meno in crisi: fertilizzanti, rifiuti o il ritorno dell'agroalimentare. Un piano che implica l'ingresso - non è dato sapere in che termini - di un partner che stabilizzi il traffico su Genova partecipando ai destini finanziari di Trg.

- segue

Benché quattro fonti qualificate differenti confermino al *Secolo XIX-The Medi-Telegraph* che in effetti Pir e Trg stanno valutando una collaborazione, ma che tutto si colloca in un'ottica «potenziale», la prospettiva per Genova sarebbe quella della creazione di un polo rinfusiero forte, **tutto concentrato nel bacino della Lanterna, sotto la regia di Pir: insieme alla società Carmagnani**, la Superba del gruppo Pir non ha infatti mai rinunciato allo spostamento del compendio da Moltedo alle aree che nel 2020 dovranno essere riconsegnate da Enel all'Autorità portuale, una volta ultimata la dismissione della vecchia centrale che proprio in questi giorni riceverà il suo ultimo carico di carbone.

Pir quindi disporrebbe di un'area per le rinfuse liquide insieme a Carmagnani (concessione ex Enel con Ponte ex Idroscalo, su cui il gruppo investirebbe 35 milioni di euro); **più un'area per le rinfuse solide insieme a Trg sui Ponti San Giorgio e Rubattino.**

Tutto ancora «potenziale», specificano in banchina. Se i colloqui Trg-Pir andassero a buon fine, rimarrebbe in piedi l'incognita del trasferimento dei depositi sotto la Lanterna - avversato dai comitati del "no", ma al quale Pir potrebbe voler legare il piano con Trg -, naturalmente il via libera della stessa Adsp e infine le mire degli altri soggetti interessati alle future aree ex Enel: da Cementir al gruppo Spinelli, **che proprio in Trg ha una quota del 2%, e che non ha mai fatto mistero di voler far crescere.**

IL GRUPPO PIR CONTROLLA I DEPOSITI COSTIERI SUPERBA NEL BACINO DI MULTEDO

Terminal Rinfuse, trattativa con Ottolenghi

Potenzialità per un maxi-polo sotto la Lanterna: i carichi secchi al Trg, i liquidi nelle aree ex Enel

IL RETROSCENA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Terminal Rinfuse Genova (Trg) sarebbe in trattativa con Pir, gruppo bolognese della famiglia Ottolenghi che tra le altre società opera i Docks Cereali di Ravenna, primo terminal rinfuse secche del Mediterraneo, e che a Genova controlla la società di depositi costieri per prodotti petrolchimici Superba, bacino di Multedo.

Mentre la capogruppo di Trg, la Ice Holding della famiglia Ascheri, è in attesa dell'omologazione al concordato preventivo da parte del tribunale di Genova, prevista per la fine di settembre, il terminal rinfuse genovese

risulta in bonis e sta ripianando le strategie dopo la perdita del traffico di carbone, a seguito della chiusura della centrale Enel alle sue spalle (-300 mila tonnellate di merce l'anno).

Trg dovrebbe presentare un nuovo piano industriale al futuro presidente dell'Autorità di sistema (Adsp) Genova-Savona, atteso a settembre, se la

riforma della governance dovesse passare in Consiglio dei ministri questo venerdì. Piano che dovrà accompagnarsi alla richiesta di una nuova concessione, dopo la scadenza dell'attuale nel 2020. Non saranno più i 60 anni presentati a suo tempo presso l'Autorità, ma 20, e un'impostazione legata alla flessibilità: più opzioni di mercato sul tavolo, per fare

fronte alla crisi che sta attraversando l'intero settore. Le quote lasciate libere dal carbone dovranno essere riempite con altri traffici meno in crisi: fertilizzanti, rifiuti o il ritorno dell'agroalimentare. Un piano

che implica l'ingresso - non è dato sapere in che termini - di un partner che stabilizzi il traffico su Genova partecipando ai destini finanziari di Trg.

Benché quattro fonti qualificate differenti confermino al

Secolo XIX - The MediTelegraph che in effetti Pir e Trg stanno valutando una collaborazione, ma che tutto si colloca in un'ottica «potenziale», la prospettiva per Genova sarebbe quella della creazione di un polo rinfusiero forte, tutto concentrato nel bacino della Lanterna, sotto la regia di Pir: insieme alla so-

cietà Carmagnani, la Superba del gruppo Pir non ha infatti mai rinunciato allo spostamento del compendio da Multedo alle aree che nel 2020 dovranno essere riconsegnate da Enel all'Autorità portuale, una volta ultimata la dismissione della vecchia centrale che proprio in questi giorni riceverà il suo ultimo carico di carbone.

Pir quindi disporrebbe di un'area per le rinfuse liquide insieme a Carmagnani (con-

cessione ex Enel con Ponte ex Idroscalo, su cui il gruppo investirebbe 35 milioni di euro); più un'area per le rinfuse solide insieme a Trg sui Ponti San Giorgio e Rubattino.

Tutto ancora «potenziale», specificano in banchina. Se i colloqui Trg-Pir andassero a buon fine, rimarrebbe in piedi l'incognita del trasferimento dei depositi sotto la Lanterna - avversato dai comitati del «no», ma al quale Pir potrebbe voler legare il piano con Trg -, naturalmente il via libera della stessa Adsp e infine le mire degli altri soggetti interessati alle future aree ex Enel: da Cementir al gruppo Spinelli, che proprio in Trg ha una quota del 2%, e che non ha mai fatto mistero di voler far crescere.

© BY NC ND AL CLIN DIRITTO RISERVATO



Il Ponte San Giorgio del Terminal Rinfuse Genova

PAMBIANCHI



Crollo Torre piloti, il pm: «Non veritiere le parole del teste Fedele»

Genova - **È successo oggi durante l'udienza del processo per la tragedia del 7 maggio 2013**, data in cui il cargo della società Ignazio Messina ha abbattuto la Torre piloti nel porto di Genova provocando nove morti e quattro feriti.

Genova - Le dichiarazioni - in qualità di teste - del secondo ufficiale di coperta Ugo Fedele sul passaggio di uno dei rimorchiatori da un lato all'altro della Jolly Nero poco prima dell'impatto devastante con la Torre piloti sono state giudicate «non veritiere» dal **pubblico ministero genovese Walter Cotonno** che ha chiesto la trasmissione degli atti per indagarlo per falsa testimonianza. **È successo oggi durante l'udienza del processo per la tragedia del 7 maggio 2013**, data in cui il cargo della società Ignazio Messina ha abbattuto la torre piloti nel porto di Genova provocando nove morti e quattro feriti. Gli imputati sono il comandante della Jolly Nero e altre cinque persone. Il pm ha contestato al testimone della difesa di non avergli detto, durante gli interrogatori seguiti al dramma, che uno dei rimorchiatori si era spostato da sinistra a dritta poco prima dell'impatto.

- segue

Fedele ha raccontato che si trovava a poppa e che aveva iniziato a dare le distanze quando la nave era a circa 150 metri dalla torre e di non aver visto dove era il rimorchiatore. Incalzato dal pm ha poi detto di averlo «visto passare dal lato sinistro a quello di destra solo a 25 metri di distanza dalla torre». **Il pubblico ministero gli ha contestato di non aver avvertito del fatto che il rimorchiatore** avrebbe «tirato dalla parte sbagliata» e il teste ha risposto di aver detto «che l'ho visto passare ma non che tirava dalla parte sbagliata». A quel punto l'avvocato Mittone, **che assiste la società Ignazio Messina** e che ha citato il secondo ufficiale come teste è intervenuto per dire che lo aveva riferito a lui e ha prodotto il verbale delle indagini difensive e quello della pratica assicurativa. Nuova contestazione del pm dopo aver letto quegli atti. «Perché in una dichiarazione del maggio 2013 all'assicurazione ha detto che il rimorchiatore si era spostato da sinistra a destra quando era a 150 metri e oggi dice che il passaggio è avvenuto a 25 metri?». «Ho confusione in testa - ha detto Fedele - oggi mi ricordavo questo passaggio. Sicuramente la distanza era maggiore se l'avevo riferito. Non ricordo bene a quanti metri è avvenuto lo spostamento». Prima di Fedele aveva deposto come testimone **l'ammiraglio Damiano Capurso** che, con alcuni collaboratori, si è occupato dell'istruttoria sommaria relativa all'inchiesta amministrativa. Capurso ha sottolineato che, in caso di mancato avviamento dei motori, è necessario dare fondo alle ancore. **Ha poi spiegato che il comandante è il dominus della manovra e che il pilota gli dà suggerimenti, anche sul numero di rimorchiatori da utilizzare.**

Da Blue Vision, l'Hub spezzino della Blue economy, la proposta innovativa per fare della Bolkestein un valore aggiunto per il sistema Italia

Le Spiagge Smart

Concessioni che garantiscano la manutenzione degli arenili e la difesa dall'erosione per periodi superiori ai vent'anni. Fiscalità di scopo per rilanciare il turismo marino

La Spezia, 18 luglio 2016 - Gli interventi occasionali di difesa delle spiagge italiane, scogliere, ripascimenti, e quant'altro non sono serviti ad arginare l'erosione delle coste italiane che sta diventando un peso insostenibile per l'economia turistica dell'Italia. Solo interventi di manutenzione costante che leghino il rilascio delle concessioni demaniali a un'attività di manutenzione costante delle spiagge, determinando un utilizzo virtuoso dei canoni delle concessioni che vanno rivalutati, potrà invertire il trend e impedire quello che è un disastro annunciato.

Con queste motivazioni, connettendosi al dibattito sull'applicazione della Bolkestein e alla recentissima sentenza della Corte di giustizia comunitaria che sembra rendere obbligatorie le gare per le concessioni demaniali, Giorgia Bucchioni presidente di Blue Vision e quindi dell'hub per la Blue economy, lancia una formula del tutto innovativa: le Smart beaches, le spiagge intelligenti, non più oggetto di sfruttamento low-cost (per lo Stato), ma affidate a società o consorzi in grado di garantirne lo stato di salute, attuando una manutenzione costante e quindi non vanificando quegli interventi di conservazione, difesa e ripascimento dell'arenile, oggi abbandonato a se stesso per mesi e mesi e quindi esposto alle mareggiate, ma anche al degrado socio-ambientale.

- segue



Le Smart Beaches - afferma Giorgia Bucchioni - rispondono esattamente alle indicazioni dell'Unione europea, ma anche a una necessità del sistema paese. Con un turismo che è per il 45% balneare, l'Italia non si può più permettere il lusso di spiagge che rendano a malapena il 2,5% di quanto è ufficialmente dichiarato come essere il fatturato da loro prodotto. Una rivalutazione di questi canoni non significherebbe automaticamente, come ipotizzato dalle parti in causa, una estromissione dei concessionari storici, bensì un loro coinvolgimento in un processo virtuoso di recupero delle coste italiane.

Come? Per prima cosa bisogna considerare - sottolinea Giorgia Bucchioni - che la questione interessa circa 30.000 concessionari che producono un fatturato annuo di circa 4 miliardi di euro (media delle fonti), a fronte di canoni riscossi dallo Stato pari a 100 milioni di euro (dati ufficiali 2013), mentre i canoni contabili dovrebbero ammontare a circa 300 milioni di euro; ciò significa che, mediamente l' "affitto" della spiaggia per i concessionari pesa quindi circa il 2,5% dei ricavi quando l'incidenza dell'affitto di un bene rappresenta, per qualsiasi altra attività commerciale, un costo dal 20 al 40%.

La sentenza sulla Bolkestein mette a nudo un intero sistema che non può funzionare e che ha come effetto indotto un' erosione che in termini economici (considerando che il PIL prodotto da un metro quadrato di spiaggia oscilla tra 600 e 1700 euro a metro quadrato), con i suoi 24 milioni di metri quadri riconsegnati al mare negli ultimi 35 anni, contabilizza una perdita secca compresa fra i 14,4 miliardi e i 40,8 miliardi a carico del paese.

La Formula delle Smart Beaches, rientra nella logica comunitaria della "Smart Specialization Platform", centrata sulle innovazioni strategiche nella gestione del territorio, e può definire una vera e propria Smart Beaches Community (declinazione operativa balneare del già esistente Cluster delle Smart City Communities), frutto della collaborazione fra pubblico e privato. Questa formula innovativa imporrebbe una vera e propria rivoluzione copernicana.

Da un lato gli interventi di protezione costiera unicamente secondo procedure di partenariato pubblico-privato (ppp) a respiro pluriennale, prevedendo necessariamente la esecuzione dei lavori di ripristino delle spiagge e un servizio pluriennale continuativo di monitoraggio e manutenzione delle stesse. All'interno di questo rapporto potrebbero

- segue

essere ricompresi anche i concessionari "vecchia maniera".

Dall'altro lato, lo Stato e le Regioni così cronicamente disattenti al gettito ridicolmente insufficiente di questo settore, destinerebbero i proventi dei canoni a un'attività costante di manutenzione e difesa della spiaggia in questione, con una quota da destinarsi al ripascimento e quindi alla rivitalizzazione anche commerciale di altre parti della costa nazionale.

Minori costi, più gettito, rilancio del patrimonio costiero, salvaguardia dell'ambiente, occupazione. Sarebbero gli effetti delle Smart Beaches in un sistema razionale nel quale potrebbero trovare posto anche i concessionari tradizionali oggi terrorizzati da una possibile estromissione a causa dell'avvento di grandi gruppi internazionali. E invece in questa formula, nella logica delle operazioni in PPP, si possono inserire in parte anche i potenziali concessionari balneari, in quanto dovrebbe essere riconosciuto, in sede di gara, che un eventuale impegno degli aspiranti concessionari balneari a partecipare in qualche forma alla gestione del bene spiaggia, può essere valutato come un punto a favore per l'esito della gara stessa.

Blue Vision è pronta a mettere in campo le sue professionalità per tracciare le linee di un progetto pilota sulle Smart Beaches.

Da Blue Vision l'Hub spezzino della Blue economy



LA SPEZIA – La Formula delle Smart Beaches, rientra nella logica comunitaria della “Smart Specialization Platform”, centrata sulle innovazioni strategiche nella gestione del territorio, e può definire una vera e propria Smart Beaches Community (declinazione operativa balneare del già esistente Cluster delle Smart City Communities), frutto della collaborazione fra pubblico e privato. Questa formula innovativa imporrebbe una vera e propria rivoluzione copernicana.

Da un lato gli interventi di protezione costiera unicamente secondo procedure di partenariato pubblico-privato (ppp) a respiro pluriennale, prevedendo necessariamente la esecuzione dei lavori di ripristino delle spiagge e un servizio pluriennale continuativo di monitoraggio e manutenzione delle stesse. All'interno di questo rapporto potrebbero essere ricompresi anche i concessionari “vecchia maniera”.

Dall'altro lato, lo Stato e le Regioni così cronicamente disattenti al gettito ridicolmente insufficiente di questo settore, destinerebbero i proventi dei canoni a un'attività costante di manutenzione e difesa della spiaggia in questione, con una quota da destinarsi al ripascimento e quindi alla rivitalizzazione anche commerciale di altre parti della costa nazionale.

Minori costi, più gettito, rilancio del patrimonio costiero, salvaguardia dell'ambiente, occupazione. Sarebbero gli effetti delle Smart Beaches in un sistema razionale nel quale potrebbero trovare posto anche i concessionari tradizionali oggi terrorizzati da una possibile estromissione a causa dell'avvento di grandi gruppi internazionali. E invece in questa formula, nella logica delle operazioni in PPP, si possono inserire in parte anche i potenziali concessionari balneari, in quanto dovrebbe essere riconosciuto, in sede di gara, che un eventuale impegno degli aspiranti concessionari balneari a partecipare in qualche forma alla gestione del bene spiaggia, può essere valutato come un punto a favore per l'esito della gara stessa.

Blue Vision è pronta a mettere in campo le sue professionalità per tracciare le linee di un progetto pilota sulle Smart Beaches.

M5S: "3 milioni in più per collegare la città con l'interporto"



La Regione faccia chiarezza sull'aumento di 3,75 milioni di euro stimato per l'intervento infrastrutturale che collegherebbe il porto di Livorno con l'interporto A. Vespucci. A chiederlo i consiglieri regionali M5s. "Il

collegamento tra porto e interporto è strategico, ma come al solito la stima di tempi e spesa si rivela sbagliata – sottolineano in una nota –.

L'opera doveva costare 14,5 milioni, 9,25 dei quali in carico alla Regione. Abbiamo scoperto dal presidente di Logistica Toscana che ne costerà almeno 18. Chi metterà la differenza? E questo rallenterà la fine lavori prevista per il 2018?".

Gli esponenti M5s si dicono preoccupati per il fatto che "i 3 milioni in più sono in fase di ricerca", come dichiarato dal rappresentante della società. Ricordiamo che il collegamento tra porto e interporto serve a decongestionare il nodo stradale centrale di Pisa e superare il problema dimensionale delle gallerie di Rosignano che non consentono ad oggi il passaggio dei carri merci".

Fonte: Ansa

Dibattito pubblico sul nuovo porto di Livorno: Giovedì 21 luglio, a partire dalle 12, nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia

La responsabile del Dibattito in porto, Sophie Guillain, presenterà la relazione all'Autorità portuale con suggerimenti su Piattaforma Europa e Stazione Marittima.

Livorno, 18 luglio 2016 - Il Dibattito Pubblico sul nuovo porto di Livorno promosso dalla Regione e dall'Autorità Portuale è ormai alla conclusione del percorso iniziato il 12 aprile. Gli incontri pubblici sono terminati lo scorso 14 giugno. Come la legge regionale sul Dibattito Pubblico richiede, la responsabile Sophie Guillain ha redatto in questi giorni il rapporto finale che comprenderà suggerimenti rivolti all'Authority in merito ai due progetti discussi: Piattaforma Europa e Stazione Marittima. Il documento sarà affidato all'Autorità portuale in occasione di una conferenza stampa aperta al pubblico.

PORTI

Taranto, Prete resta commissario

Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha rinnovato l'incarico di commissario dell'Autorità portuale di Taranto a Sergio Prete, il quale resterà in carica fino all'imminente completamento del percorso di riforma dei porti. Nella prima metà del 2016 il porto ha movimentato 13,1 milioni di tonnellate: + 22,3%, rispetto allo stesso periodo del 2015.

Il grave rischio del declassamento dell' **Autorità portuale** e dell' accorpamento con Gioia Tauro

Così Messina viene tagliata fuori dalla Storia

L' appello dei movimenti civici: «Non si può svendere il nostro territorio alle scelte del Governo»

Lucio D' Amico È una levata di scudi. Il tentativo, forse disperato, di evitare che, nel silenzio e nella complicità di certi spezzoni della nostra classe politica e dirigente, si consumi l' ennesimo delitto contro Messina e il suo territorio. Due movimenti tra i più attivi negli ultimi mesi, "CapitaleMessina" e la "Rete civica per le infrastrutture", uniscono le forze e firmano un documento congiunto, che è una sorta di "chiamata alle armi" per i messinesi "di buona volontà".

La considerazione di partenza è amara quanto il fiele: «Via anche l' **Autorità portuale**: il paradigma del declino inarrestabile di Messina. L' ulteriore declassamento - scrivono l' architetto Giuseppe Falzea e l' avvocato Fernando Rizzo - è servito: come si può leggere sulla Gazzetta del Sud, nella seduta del Consiglio dei ministri del 22 luglio il Governo approverà il decreto legge di riordino delle **Autorità portuali**, che prevede l' accorpamento dell' **Autorità portuale** messinese nell' **Autorità** di sistema con sede a Gioia Tauro. Come da noi più volte sostenuto, questo accorpamento risulterà fallimentare per il sistema **portuale** di Messina -Milazzo non solo per la valenza simbolica del depauperamento della Città metropolitana ma

soprattutto perché Gioia Tauro è un porto in crisi strutturale, con la Regione Calabria costretta a ripianare le perdite versando tra i 4 e gli 8 milioni di euro all' anno per la sopravvivenza assistenziale dello scalo transhipment, con 452 lavoratori in cassa integrazione su 1500 da 5 anni. Tali somme sostituiscono le tasse di ormeggio ed ancoraggio abolite per Gioia Tauro da una legge del 2013 per consentire di reggere la concorrenza dei porti africani e maltesi. Non sdoganando merci, Gioia Tauro produce per lo Stato solo 39 milioni di Iva pari allo 0,32% del totale prodotto dai 24 porti italiani, contro il miliardo del porto di Milazzo che a sua volta incassa 8 milioni e mezzo di euro in tasse varie (le stesse che versa la Regione Calabria). Un' operazione politica che sembra destinata solo a finanziare Gioia Tauro dai porti di Messina e Milazzo. Il terminalista Contship concessionario dello scalo, dopo 6 anni di perdite ha comunicato che intende di smettere la concessione. Perché? Perché in Calabria non ci sono ferrovie ad alta capacità e le navi portacontainers non possono sdoganare le merci caricandole sul ferrato. In definitiva Messina accorpata a Gioia Tauro, porto core inventato non collegato alle Reti Ten T,

- segue

subirà il triste destino di essere travolta dai problemi di Gioia Tauro, sul modello dell' aeroporto di Reggio Calabria, finendo per regalare i suoi circa 100 milioni di cassa al ripianamento dei debiti del porto calabrese. Un vero affare. E cosa fa il ministro Delrio nell' incontro per risolvere la crisi del porto di Gioia Tauro?

Invece di accelerare sulle infrastrutture ferroviarie promette, nella riunione con i sindacati e la Regione Calabria, la creazione dell' Agenzia del Lavoro, ennesimo ente per politici e sindacati, in attesa del completamento di un altro bacino di carenaggio per navi più piccole (con evidente concorrenza alla piattaforma logistica di Tremestieri)».

Se questa è l' analisi, anzi la diagnosi, l' unica terapia possibile, al momento, sembra essere quella della "riduzione del danno". Per questo, «possiamo solo sperare - insistono Falzea e Rizzo - che il presidente Crocetta chieda la proroga entro 15 giorni dall' entrata in vigore del provvedimento dell' autonomia dell' Authority di Messina per i prossimi 3 anni, come previsto dal decreto legge. Insomma la Città metropolitana di Messina continua a subire per l' insipienza o la complicità dei re sponsabili politici che la governano scelte contrarie al suo sviluppo economico che stanno determinando il suo inesorabile declino. Messina, precipitata in dieci anni da 260.000 a 238.000 abitanti, è rimasta senza il Ponte, senza **Autorità portuale**, priva di un collegamento aereo efficiente, senza treni a lunga percorrenza ma anche senza più gli inquinanti ed obsoleti traghetti, con il rischio concreto di perdere tra qualche mese la Corte d' Appello e una miriade di uffici, personale qualificato e corpi militari collegati, a causa di scelte miopi prive di visione strategica, destinata alla inesorabile marginalità.

Ed a causa di tale marginalità ed in considerazione dell' orientamento delle politiche europee per cui, entro il 2025, il 25% del traffico gommato sarà spostato sul ferrato non inquinante, la Sicilia priva di continuità territoriale e del doppio binario collegato ai porti, sarà inadeguata al trasporto di merci in tempi rapidi ed a basso costo nei mercati del nord Europa e privata di ogni ipotesi di sviluppo. La classe politica oggi dominante ha tagliato Messina (e la Sicilia) fuori dalla storia».³

Il sindaco Orlando, l'assessore Rizzo e il presidente della Consulta delle Culture Darawsha, hanno accolto in Comune i promotori dell'iniziativa

Tappa a Palermo per "Il Mediterraneo: il mare che unisce" progetto di tutela per salute e tradizioni del Mare nostrum

Una traversata a bordo di kayak con l'obiettivo di unire simbolicamente le popolazioni dell'Europa e dell'Africa

PALERMO - Il sindaco Leoluca Orlando, l'assessore alla Comunicazione Gianfranco Rizzo e il presidente della Consulta delle Culture Adham Darawsha hanno incontrato a Palazzo delle Aquile il console di Tunisia Farhat Ben Souissi e il Raffaele Bove, Medico veterinario dell'Asl Salerno e appassionato di kayak, che da anni collabora con la Fondazione Mida sui temi della disastrologia veterinaria e promotore dell'iniziativa "Il Mediterraneo: il mare che unisce".

Erano presenti all'incontro anche il presidente della Società italiana medicina veterinaria preventiva, Antonio Sorice, il presidente della Lega navale di Palermo Giuseppe Tisci e il consigliere di origini siciliane del 15° Distretto di Los Angeles, Joe Buscaino, in questi giorni in visita in Sicilia per la stipula di un accordo fra le **Autorità portuali** di Palermo e della Città degli angeli.

In rappresentanza del progetto "Mediterraneo il mare che unisce", Bove ha voluto omaggiare il Console di Tunisia, dello stendardo della Regione Campania, nonché di uno dei sei kayak impiegati per la traversata da Agropoli a Palermo, volta a promuovere la salvaguardia della biodiversità, della dieta mediterranea e delle attività di pesca nelle coste tunisine, con l'impegno di concludere la traversata fino a Tunisi il prossimo anno.

Il console tunisino ha invece auspicato che l'anno prossimo la traversata riesca a trovare il suo naturale approdo in Tunisia. L'obiettivo originario, di raggiungere Tunisi, infatti, è stato rinviato, oborto collo, a causa delle agitazioni e dei movimenti che turbano il continente africano, che hanno indotto i promotori a sospendere l'iniziativa per quest'anno.

Sposando il progetto e sottolineando "l'indissolubile legame che unisce Palermo, città mediorientale in

- segue

Europa, punto di riferimento mondiale della cultura dell' accoglienza, alla Tunisia ed ai popoli del Mediterraneo", Orlando ha voluto vergare la frase "Radici comuni, ali e vele comuni" sulla chiglia del kayak che ha effettuato la traversata partita dalle coste di Agropoli il 25 giugno scorso con due barche a vela ed altri cinque kayak.

L' itinerario originariamente scelto aveva un forte connotato simbolico: incrociare le proprie rotte con quelle utilizzate dai profughi e restituire al mare, alla terra ed ai popoli il suo ordine naturale, invertendo la tendenza di una realtà fatta di odio e sangue.

Dopo avere ringraziato la Canottieri e la Lega navale di Palermo per l' impegno profuso a sostegno dell' iniziativa, Bove ha donato a Orlando una pagala in cedro del Libano fatta da Aziz, un artigiano tunisino che vive ad Agropoli. "Sarà uno strumento utile al sindaco- ha detto il medico fra il serio e il faceto - per venire con noi in Tunisia l' anno prossimo".

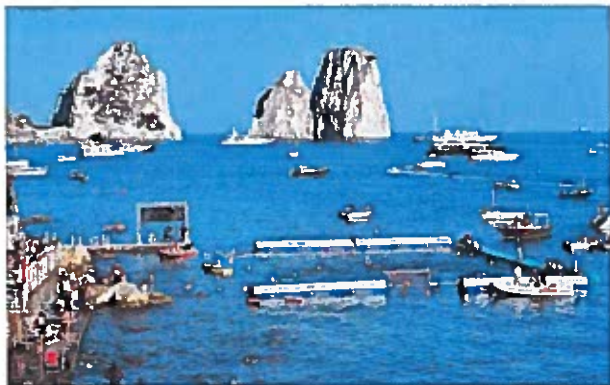
"Il viaggio - ha aggiunto Bove consente agli esperti presenti a bordo di realizzare un' approfondita analisi sullo stato di salute del Mar Mediterraneo e sulle tradizioni legate alla pesca e alla dieta mediterranea, con la collaborazione di esperti in food safety and security".

L' iniziativa darà vita poi a un documentario sulla fauna marina con protagonista la tartaruga Caretta caretta, animale in via d' estinzione.

Trasporti: da venerdì da Agropoli a Capri con metrò del mare

Il sindaco Alfieri: "Accolta una nostra richiesta specifica"

18 luglio, 16:30



(ANSA) - NAPOLI, 18 LUG - Sarà attivato a partire da venerdì prossimo, 22 luglio, il collegamento diretto del Metrò del Mare da Agropoli a Capri. Il servizio sarà operativo il lunedì e venerdì fino al termine di agosto ed è inserito nell'ambito della Linea 3/B Sapri - Capri - Napoli.

«E' stata accolta - afferma il sindaco di Agropoli Franco Alfieri - una nostra richiesta specifica per integrare la tratta con un collegamento da Agropoli per Capri, una delle mete più richieste dai turisti e dai cittadini. Ringraziamo la Regione Campania e l'Ept Salerno che hanno provveduto a modificare la linea marittima, garantendo pertanto alla nostra città un servizio turistico importante».

L'OSSERVATORIO

ALDO LAMPANI

Dopo Brexit sui moli opportunità per la Liguria

L'USCITA del Regno Unito ha generato la concreta possibilità che i porti britannici finiscano nel caos. I controlli al confine per persone e merci, oggi spesso questione di minuti o poche ore, si trasformerebbe in un pantano profondo, costringendo

l'utenza, un po' alla volta, ad abbandonare l'utilizzo degli scali della Regina. Da Liverpool a Tilbury, nell'Essex,



sarebbe un disastro. Cosa accadrebbe a quelle banchine? Le banchine di Tilbury, sostanzialmente il porto di Londra, vivono di traffico comunitario. Le percentuali parlano di circa un buon 60% di movimento comunitario. Un percentuale davvero altissima, per certo decisiva per la vita di uno scalo. Cosa significherebbe da un punto di vista doganale equiparare un container proveniente da Italia o Germania ad uno che arrivi dalla Cina? Il tutto proprio ora, quando la crisi mondiale degli scali sta colpendo con particolare veemenza proprio il Regno Unito difficilmente permetterà nell'immediato il lancio di grandi opere.

SEGUE A PAGINA IX

I PORTI DOPO LA BREXIT, EUROPA A RISCHIO CAOS MA PER LA LIGURIA POTREBBE ESSERE UN'OCCASIONE

<SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

ALDO LAMPANI

Al momento gli inglesi hanno studiato a fondo la loro portualità, ne hanno compendiate le numeri ed hanno creato una sorta di "bilancio consolidato" delle banchine. I numeri sono evidenti: i porti del Regno Unito contribuiscono con circa 19 miliardi di sterline al pil britannico garantendo 340 mila posti di lavoro, di cui 112 mila diretti. Numeri imponenti, ma che vanno letti ricordando che sono maturati in anni, durati fino a ieri l'altro, quando la Union Flag, sotto la bandiera stellata dell'Unione Europea, garriva molto più facilmente al vento degli scambi. Una crisi tutta britannica, si dirà, ma che certo non farà bene a nessuno sul vecchio continente, che già di guai ne aveva e ne ha in abbondanza. Infatti una recente ricerca di Seainet, società d'analisi sul trasporto marittimo, ripresa da "Trasporto Europa" afferma che la volatilità registrata dal settore del container "iniziata con la crisi macroeconomica, proseguirà per almeno altri quattro anni".

L'instabilità riguarda soprattutto l'offerta e la domanda di stiva, un rapporto che cambia velocemente a causa delle condizioni mutevoli dell'economia globale. Ma che ha anche una causa defluita come

endemica. Negli ultimi 30 anni, infatti, la domanda di trasporto marittimo di container è cresciuta ad un tasso dell'8-9% annuo, a fronte della crescita annua dell'11% della flotta mondiale. Percentuali che hanno inciso ed incidono ancora sui noli e sui costi generali di banchina. Dunque un mercato ondivago, difficile, che sceglie di volta in volta le flotte per il carico e i porti per mettere a terra. Genova, oggi hub "forte" dell'Alto Tirreno, è teoricamente pronta al proprio nuovo ruolo guida della portualità nazionale. Ma l'assunzione del ruolo deve avvenire in fretta. In Europa, chiaramente, nessuno sta ad aspettare. Perché altrove ci si muove già. Il programma Trans European Transport Networks dell'Unione Europea, infatti, finanzierà per oltre 500 mila euro uno studio sull'introduzione dei sistemi di trasporto intelligenti nell'area portuale di Amburgo, in Germania. Lo studio mira a ottimizzare l'uso delle infrastrutture portuali, a ridurre i livelli di inquinamento legati al traffico ed a aumentare i livelli di sicurezza nelle operazioni di imbarco/sbarco delle merci.

Lo studio verrà usato dall'Autorità Portuale di Amburgo per decidere la futura implementazione di nuovi sistemi al termine del progetto, prevista per il 2016. Questo significa aver capito che i soldi van-

no dove si congiungono i desideri europei: la coniugazione di crescita e ambiente, nel rispetto del rapporto tra fondi europei concessi e nuova occupazione. Negli ultimi venti anni i porti della Germania hanno sostanzialmente raddoppiato la quantità di merci gestite, giungendo a superare i 300 milioni di tonnellate. I due porti container di Brema e Amburgo sono, in quota maggiore, i grandi protagonisti della crescita. La quantità di merci movimentate nel porto di Brema "è cresciuta del 261% tra il 1995 e il 2013 (e del 287 a tutt'oggi ndr), come dice un rapporto ufficiale stilato dalle autorità tedesche, mentre nello stesso periodo Amburgo ha visto una crescita dell'83% (al 90% a fine 2015). Il dato, sposato alla realtà italiana, ha riscontri diversi, inferiori alle percentuali del nord Europa.

Lo conferma il Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica. Che riprende anche le

pubblicazioni più specialistica di ciò che sa di economia del mare. Infatti, dice il dipartimento, che: "uno studio della Mds Transmodal ipotizza una crescita dei porti dell'Italia settentrionale da 5 milioni di teu nel 2011 a 12 milioni nel 2030, puntando in particolare sul "possibile recupero da parte del Nord-Est (che passerebbe da

- segue

poco più di 1 milione di teu a 6 milioni) di un ruolo di intermediario tra Asia e Europa centrale, zone ad elevata crescita economica.

Questo scenario è teoricamente compatibile con l'evoluzione media 2000-2011 dell'insieme del settore container italiano. Ma richiederebbe di replicare sul lungo periodo i tassi di crescita realizzati in Italia prima dell'intensificarsi della competizione da parte degli altri porti mediterranei o del Northern Range su costi, velocità, collegamenti ferroviari e stradali, interporti, spazi portuali e fondali. Richiederebbe dunque per poter essere realizzato di vincere la sfida con tutti questi nodi. Non come gli altri quindi, ma i porti italiani, con Genova in testa se la potrebbero giocare o quantomeno mantenerne vivi i propri spazi di business. Ma il problema più grande è un altro. Dove svilupparsi: dice il Dipartimento che "con riferimento agli spazi a terra, sebbene la superficie complessiva dei nostri dieci porti più grandi sia dell'ordine di grandezza della superficie

del solo porto di Anversa, La Havre o Rotterdam", gli scali italiani mostrano un rapporto tra superfici destinate alla movimentazione di container e numero di container movimentati simile a quello dei porti del Nord Europa.

L'esiguità degli spazi rispetto ai grandi porti del Nord, allo stato attuale, sembra penalizzare più l'accesso e le manovre fer-

roviarie che l'efficienza della movimentazione dei container in ambito portuale. Il dato che emerge sembrerebbe indirizzare le esigenze di programmazione volte ad incrementare la capacità degli scali verso la implementazione di nuove superfici a servizio dei traffici piuttosto che verso nuove opere di accosto. Ciò che rende più che benestanti ed autonome le zone europee dove insistono gli scali marittimi. Il Porto di Genova sarebbero in grado di cambiare volto alla città solo facendo, in sedicesimo, quello che possono fare i grandi porti del nord Europa. Ma sui mari settentrionali parliamo del successo di un

mondo al servizio dei porti (in Germania), così come parliamo (in Italia) di crisi di un mondo che al contrario le banchine le sfrutta per drenarne anche le briciole finanziarie.

Se ne parla in una pubblicazione di Cassa Depositi e Prestiti, uno dei centri di finanziamento delle infrastrutture italiane. "La perdita di competitività della portualità italiana è un danno non solo per il settore ma per l'intero sistema economico nazionale, non solo perché questa (portualità ndr) rappresenta il 2,6% del pil ma anche perché è un elemento di competitività per tutto il sistema industriale. «La Cassa "vede" ventiquattro porti, ognuno con i propri programmi di investimento, organizzativamente non comunicanti l'uno con l'altro, scali con alle spalle infrastrutture di trasporto frammentate e senza alcuna priorità di realizzazione. Il rischio creato dalla mancata interconnessione infrastrutturale, specie nei retroporti, è di far perdere all'Italia una delle più importanti partite economiche commerciali che si stia giocando in Europa.

© RASSEGNA STAMPA 2011, 12/11

“

I controlli al confine
per persone e merci,
oggi spesso
questione di minuti o
poche ore, possono
trasformarsi in un
pantano profondo

”



Pesatura, il costo di ogni operazione

Genova - Ignazio Messina, amministratore delegato del gruppo omonimo, non parla di un nuovo business. Anche se le spese per la pesatura vengono, per ogni singolo contenitore, puntualmente addebitate al caricatore. Una cifra che va da un minimo di 65 euro fino a un massimo di 160 euro

Genova - Ignazio Messina, amministratore delegato del gruppo omonimo, non parla di un nuovo business. Anche se le spese per la pesatura vengono, per ogni singolo contenitore, puntualmente addebitate al caricatore. Una cifra che va da un minimo di 65 euro fino a un massimo di 160 euro - anche se ci sono tariffe che partono da un livello più basso, **come i 40 euro chiesti dalla Compagnia Pietro Chiesa presso la propria pesa abilitata Vgm, sempre presso il porto di Genova** - a seconda di come e dove viene effettuata la pesatura. In termini generali, più viene utilizzata una pesa lontano dal porto, meno si paga. Un concetto semplice, che in Italia è stato adottato per evitare di bloccare i bacini portuali e creare pericolosi imbuto nei terminal.

«**Per quanto ci riguarda** - spiega Ignazio Messina - mettiamo a disposizione una pesa proprio all'interno del nostro terminal. Ma ne abbiamo molte altre fuori Liguria, in modo tale che il trasportatore può effettuare questo tipo di operazione anche decine di chilometri prima di arrivare a Genova». Proprio per evitare interminabili code di camion negli scali italiani, fin dall'ingresso di questa nuova regola, è stato suggerito, da parte della Capitaneria e delle Autorità portuali in particolar modo, di cercare, per quanto possibile, di usare specialmente i centri logistici fuori dalle regioni portuali, in modo tale da non intasare le strutture nei porti. «Un suggerimento che anche noi stiamo dando - prosegue l'ad - anche se non è poi così semplice da seguire alla lettera. Ma siamo attrezzati, visto che il nostro gruppo può contare su diverse pese in gestione lontano dalla Liguria: Brescia, Segrate, Dinazzano, Vicenza e Pozzolo Formigaro. Tanto che oggi, pesiamo nel terminal circa il 10% dei contenitori che poi carichiamo a bordo delle navi». «Ma non c'è guadagno - chiude Messina - visto che l'installazione di una pesa costa circa 30 mila euro. Poi c'è il resto, dalla manutenzione al personale».



Container, la rivoluzione della pesatura

Genova - Nel porto di Genova, per arrivare al terminal gestito dal gruppo Messina, si attraversa un ponte che passa sopra il torrente Polcevera. Oltre la sbarra d'ingresso un muro di container accatastati, uno sopra l'altro. E poi un piazzale, enorme, gru e mezzi meccanici in movimento

Genova - Nel porto di Genova, per arrivare al terminal gestito dal gruppo Messina, si attraversa un ponte che passa sopra il torrente Polcevera. Oltre la sbarra d'ingresso un muro di container accatastati, uno sopra l'altro. E poi un piazzale, enorme, gru e mezzi meccanici in movimento, che alle 11.00 del mattino sono operativi, già da ore. In lontananza il mare, e la nave "Jolly Vanadio" ormeggiata in banchina, pronta per salpare direzione Salerno. L'arrivo di Ignazio Messina, ad del gruppo di famiglia che gestisce la struttura portuale, viene salutato dai dipendenti che lo incrociano all'ingresso con un «Buongiorno dottore». Ma al primo controllo anche il terminalista e armatore genovese deve indossare la pettorina catarifrangente, quella affidata agli esterni che varcano la struttura.

LE NUOVE REGOLE

Nel dicembre 2014 l'Imo, l'organizzazione marittima delle Nazioni Unite, ha stabilito che per ogni container caricato su una nave e destinato all'esportazione, debba essere presentato un documento che ne certifichi il peso, **il cosiddetto Vgm** (verified gross mass). La nuova regola è entrata in vigore dal 1° luglio scorso in tutti i porti del mondo, scali italiani compresi.

- segue

PROCEDURA ONLINE

La procedura adottata dai principali terminal, compreso quello del gruppo genovese Messina, corre in rete. Il camion che trasporta il contenitore viene pesato una prima volta: si ricava il peso lordo. Il mezzo poi si dirige in banchina, scarica il contenitore che viene caricato sulla nave e poi ritorna alla pesa per essere pesato una seconda volta. A questo punto si ricava la tara, e si ha tutto il necessario per ultimare l'operazione. Negli uffici del terminal, gli addetti al servizio spediscono via telematica tutti i dati al caricatore **(oppure allo spedizioniere)** che opera il container. Un ultimo controllo e la pratica è ultimata: il caricatore (oppure lo spedizioniere) dà il suo ok e invia, tramite il sito del gruppo Messina, il cosiddetto Vgm al terminal. La merce può partire.

MARGINE DI ERRORE

I controlli sui contenitori vengono effettuati a campione dalla Capitaneria di Porto. Il margine di errore, rispetto ai dati dichiarati dopo la pesa, **è del 3% e comunque non oltre la mezza tonnellata rispetto a quanto risulta da un'eventuale pesatura di controllo**. Se le cifre non sono in regola, la merce resta a terra e non può essere imbarcata.

IL PESO DELLA NAVE

La pesatura obbligatoria per i contenitori, è stata introdotta per evitare nuovi incidenti in mare, visto che in passato, **per quanto riguarda soprattutto le navi full-container**, si sono verificati numerosi incidenti a causa di pesi dichiarati differenti da quelli reali.

PROCEDURA IN 10 MINUTI

Dieci minuti circa, in condizioni normali. Tanto è il tempo necessario per completare un'operazione di doppia pesatura, e consentire all'autotrasportatore di lasciare il terminal. Una volta caricata di contenitori e merce varia, la **"Jolly Vanadio"** è pronta lasciare il porto. Si tratta di una nave ro-ro portacontenitori costruita in Corea e consegnata all'armatore lo scorso anno. Valore 75 milioni di euro. Il comandante Novelli, di Pozzuoli, saluta e chiama l'equipaggio: «Mollate gli ormeggi».