Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 24/6/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Dai Porti:

Genova:

"...Confindustria Genova disegna identikit presidente..."
(Ansa, La Repubblica Genova, Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Nave scuola giapponese a Livorno..."
(The Medi Telegraph, Il Tirreno, L'Avvisatore Marittimo)

"...La banchina frana..." (Il Tirreno)

"...Palco a disposizione e passarella aperta..." (Il Tirreno)

Piombino:

"...Economica circolare, l'occasione per rilanciare Piombino..."
(Il Tirreno)

Napoli:

"...De Luca: per Napoli 150 milioni, ma spesi solo 1,8..."
(The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo)

Gioia Tauro:

"...Grimaldi fifty fifty con Blg a Gioia Tauro..." (The Medi Telegraph)

Focus:

- **Rapporto SRM** (Il Mattino, Ferpress, L'Avvisatore Marittimo)
- **Pesatura contenitori** (Ferpress, Il Secolo XIX, L'Avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph)

Porti: Confindustria Genova disegna identikit presidente

Riunione informale, lunedì si pronuncerà la Commissione

(ANSA) - GENOVA, 23 GIU - Confindustria Genova scende in campo sul porto: non farà un nome per il futuro presidente dell'Autorità di sistema portuale che prenderà il posto del commissario ma si prepara a tracciare un identikit e ribadisce che è necessario "fare presto la nomina", entro luglio, perché oggi lo scalo è fermo. Una riunione informale questo pomeriggio ha iniziato il confronto fra gli operatori, facendo il censimento dei problemi. Tra gli altri c'erano il vicepresidente di Confindustria Genova Marco Bisagno, l'armatore e terminalista Stefano Messina, Gilberto Danesi del Vte e Aldo Spinelli. Lunedì si riunirà al completo la Commissione porto di Confindustria Genova per allargare la discussione e formulare una proposta ufficiale.

Di nomi in realtà si è già parlato, e sono quelli che circolano da settimane: da Sandro Biasotti all'attuale segretario della Regione Liguria Paolo Signorini, dall'avvocato Luigi Cocchi al presidente di Gnv Roberto Martinoli. Gli imprenditori però non vogliono però entrare nel totonomine, lunedì disegneranno piuttosto il loro identikit ideale per chi governerà lo scalo e dovrà decidere in tempi brevi sul Blueprint, i bacini di carenaggio, lo sviluppo del porto di Voltri e la nuova diga. (ANSA).

La Repubblica Genova

Porto, Confindustria traccia l'identikit del presidente

Il presidente [redacted] prima possibile. Il nome? Meglio l'identikit. Confindustria Genova scende in campo sul porto. L'associazione guidata dal presidente Giuseppe Zampini non farà un nome per il futuro presidente dell'Autorità di sistema portuale che prenderà il posto del commissario ma si prepara a tracciare un identikit e ribadisce che è necessario "fare presto la nomina", entro luglio, perché oggi lo scalo è fermo. Una riunione informale ieri pomeriggio ha iniziato il confronto fra gli operatori, facendo il censimento dei problemi. Tra gli altri c'erano il vicepresidente di Confindustria Genova Marco Bisagno, l'armatore e terminalista Stefano Messina, Gilberto Danesi del Vte e Aldo Spinelli. Lunedì si riunirà al completo la Commissione porto di Confindustria Genova per allargare la discussione e formulare una proposta ufficiale.

Di nomi in realtà si è già parlato, e sono quelli che circolano da settimane e che da tempo si rincorrono sui media: da Sandro Biasotti, parlamentare di Forza Italia, ex presidente della Regione e con una lunga esperienza sulle banchine genovesi come operatore della logistica all'attuale segretario della Regione Liguria Paolo Signorini, ex dirigente del ministero dei Trasporti, fino all'avvocato Luigi Cocchi, amministrativista di lungo corso e profondo conoscitore delle dinamiche portuali e regionali, al presidente di Porto Antico, l'avvocato Ariel Dello Strologo gradito al sindaco Marco Doria per concludere con il presidente di Gnv Roberto Martinoli. Gli imprenditori non vogliono però entrare nel totonomine, lunedì disegneranno piuttosto il loro identikit ideale per chi governerà lo scalo e dovrà decidere in tempi brevi sul Blueprint, i bacini di carenaggio, lo sviluppo del porto di Voltri e la nuova diga.

Sempre in tema di porto, ieri mattina quinto incontro tecnico-operativo dell'intero cluster portuale genovese per definire la gestione delle nuove normative internazionali relative alla pesatura del container in vigore dal prossimo primo luglio. L'intera filiera, dall'Autorità marittima portuale ai terminalisti, dagli spedizionieri agli agenti e fino ai singoli operatori e agli autotrasportatori, ha registrato una convergenza sulle modalità e sulla strategia messe in campo. Le possibili criticità sono note, sia per l'efficienza delle operazioni portuali sia per le possibili ripercussioni in città, per questo il lavoro di coordinamento è stato puntuale e di dettaglio.

A seguire, sempre ieri mattina, il tavolo a Palazzo San Giorgio è stato allargato alla prefettura, alle forze di polizia e alle istituzioni locali, per preparare l'organizzazione delle prime giornate e delle prime settimane di servizio, coincidenti con il picco della stagione estiva. Sono state interessate anche altre amministrazioni di città e regioni limitrofe, cui saranno forniti l'elenco delle stazioni di pesatura, il calendario dei giorni considerati più strategici e i riferimenti delle categorie. Le attività di pesatura per i container in imbarco al Porto di Genova sono già state avviate.

Soddisfazione infine, dice una nota [redacted] è stata espressa da tutti i soggetti interventi per la stesura di un piano di interventi che è stato considerato come un modello nazionale.

(r. e.)

Vertice con gli operatori, esteso poi alle forze dell'ordine, sulla pesatura dei container, una sorta di rivoluzione sui moli

PETTORINO il commissario [redacted] l'ammiraglio Giovanni Pettorino guida anche la capitaneria

VERTICE IN CONFINDUSTRIA GENOVA SUL FUTURO PRESIDENTE DI PALAZZO SAN GIORGIO

Porto, gli industriali indicano Biasotti

Bisagno: «Basta perdere tempo». Signorini, Cocchi e Martinoli le alternative

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Gli industriali genovesi hanno scelto: il parlamentare ligure Sandro Biasotti è l'uomo che Confindustria Genova vorrebbe alla guida di Palazzo San Giorgio. Nessuna dichiarazione ufficiale in merito però, anche se dall'incontro blindato di ieri, anticipato dal *Secolo XIX/The Mediterelegraph*, secondo fonti vicine al dossier, sarebbe stata proprio la figura del già presidente della Regione Liguria ad avere raccolto il maggior numero di consensi nel mondo imprenditoriale legato al porto.

C'è di più: durante la riunione sono stati fatti anche i nomi di Paolo Signorini, segretario generale della Regione Liguria, dell'avvocato genovese Luigi Cocchi e di Roberto Martinoli, presidente e amministratore delegato di Grandi Navi Veloci. Tutte persone comunque gradite negli ambienti di Confindustria e considerate valide alternative nel caso in cui, dal ministero dei Trasporti, non dovesse essere scelto Biasotti come futuro presidente dello scalo. Al vertice di ieri erano presenti, tra gli altri, il numero uno degli industriali genovesi, Giuseppe Zampini, Marco Bisagno (Cantieri Mariotti), Stefano Messina (gruppo Messina), Gilberto Danesi (Vte) e il terminalista Aldo Spinelli. Il passaggio successivo adesso sarà quello di lunedì prossimo, quando in Confindustria Genova sarà convocato un nuovo vertice sul porto di Genova, questa volta allargato a più imprese associate che operano nel settore. Dalla riunione della prossima settimana uscirà fuori un identikit, con le caratteristiche che dovrebbe avere la persona che prenderà il posto del commissario Giovanni Pettorino. Dagli industriali, in ogni caso, non uscirà nessun comunicato con scritto nero su bianco nome e cognome di quella che dovrebbe essere la futura guida di Palazzo San Giorgio, ma semplicemente verranno scritte alcune indicazioni generali che gli stessi operatori manderanno anche al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio.

«Dall'incontro - spiega Marco Bisagno, che ricopre anche la carica di vice-presidente vicario di Confindustria Genova - è emersa la forte necessità, per il mondo produttivo cittadino, di avere al più presto un presidente alla guida del porto di Genova. Il principale scalo italiano, come molti altri in Italia del resto, è al momento commissariato, in attesa che da Roma venga presa una decisione. Ma questo stallo che va avanti ormai da mesi sta bloccando un'infinità di decisioni che andrebbero invece prese: concessioni, sviluppo dei terminal e riparazioni navali, giusto per citare alcune delle situazioni più critiche. Al porto di Genova serve una persona che conosca bene la città, le sue esigenze. E allo stesso tempo sappia muoversi nel panorama politico locale e nazionale».

www.themediterelegraph.it

© BY NC-ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

Nave scuola giapponese a Livorno

Tokyo - I vertici dell'Autorità portuale hanno ricevuto il capitano Hiroyuki Nanaura, comandante della "Kojima", ormeggiata all'accosto 75.

Tokyo - **Una visita di cortesia a Palazzo Rosciano e un lieto ritorno a Livorno per la nave scuola giapponese "Kojima", che da anni sceglie lo scalo labronico come tappa fissa e unico scalo del Mediterraneo per una crociera di esercitazione attorno al mondo che impegna per cinquanta giorni cinquanta cadetti nipponici.** I vertici dell'Autorità portuale hanno ricevuto il capitano Hiroyuki Nanaura, comandante dell'imbarcazione ormeggiata da un giorno all'accosto 75. L'incontro si è svolto presso la Sala del Comitato dell'A.P., presente il iirigente Promozione e Ufficio Studi, Gabriele Gargiulo.Il comandante ha apprezzato l'accoglienza dell'A.P. e le informazioni ricevute in merito allo scalo labronico e al progetto della Piattaforma Europa, che potrà consolidare e incrementare i traffici con l'Estremo Oriente.Durante la sosta nella città dei Quattro Mori i cadetti nipponici collaboreranno con l'Accademia Navale nell'ambito di un programma di scambio e formazione. La "Kojima" ripartirà tra tre giorni, facendo ritorno in Giappone via Singapore, passando dal Canale di Suez.

GUARDIA COSTIERA

Cadetti giapponesi in visita a Livorno

Livorno come unica tappa italiana della crociera intorno al mondo dei cadetti giapponesi. In città sono sbaracati infatti 50 allievi dell'Accademia della Guardia Costiera giapponese, giunti in porto con la nave scuola "Kojima". Il gruppo, accompagnato dal Comandante della nave, Hiroyuki Nanaura, e da un rappresentante dell'ambasciata del Giappone in Italia, ha fatto visita alla Direzione marittima e Capitaneria di porto di Livorno per un incontro istituzionale, ma soprattutto formativo. Accolti dal comandante Di Marco, e dal suo staff, gli allievi hanno avuto la possibilità di conoscere l'organizzazione della guardia costiera e i compiti operativi principali, in materia di soccorso in mare, sicurezza della navigazione, polizia ambientale e della pesca. Una realtà, la nostra simile a quella giapponese in relazione ai settori d'interesse, ma differente per status, dato che il personale in servizio non è inquadrato nelle gerarchie militari.

Nave scuola giapponese a Livorno

Una visita di cortesia a Palazzo Rosciano e un lieto ritorno a Livorno per la nave scuola giapponese "Kojima", che da anni sceglie lo scalo labronico come tappa fissa e unico scalo del Mediterraneo per una crociera di esercitazione attorno al mondo che impegna per cinquanta giorni cinquanta cadetti nipponici.

Ieri mattina l'Autorità portuale hanno ricevuto il capitano Hiroyuki Nanaura, comandante dell'imbarcazione ormeggiata da un giorno all'accosto 75. L'incontro si è svolto presso la Sala del Comitato dell'A.P., presente il dirigente Promozione e Ufficio Studi, Gabriele Gargiulo. Il comandante ha apprezzato l'accoglienza dell'A.P. e le informazioni ricevute in merito allo scalo labronico e al progetto della Piattaforma Europa, che potrà consolidare e incrementare i traffici con l'Estremo Oriente. Durante la sosta nella città dei Quattro Mori i cadetti nipponici collaboreranno con l'Accademia Navale nell'ambito di un programma di scambio e formazione. La "Kojima" ripartirà tra tre giorni, facendo ritorno in Giappone via Singapore, passando dal Canale di Suez.

«La banchina frana» Il circolo lancia l'sos [redacted] rassicura

Guai per un cedimento a Torretta. «Ma nessun rischio per la sicurezza, lavori di manutenzione entro un mese»

LIVORNO

A lanciare l'allarme, ieri mattina, sono stati i dirigenti del circolo nautico di Torretta, che raccoglie più di settanta associati. «La banchina che si trova alla fine del fosso e su cui poggia la sede del nostro circolo sta franando: ci sono dei vuoti nel terreno. Il materiale viene giù...». La banchina di cui parla Enzo Castellani, presidente dell'attivo circolo nautico, è quella che si trova in via De Pazzi, alla fine del fosso che dalla Venezia va a morire a Torretta. Lungo il corso d'acqua sono ormeggiate una settantina di barche, in fondo - dove il fosso è stato interrato - c'è il prefabbricato sede del circolo.

«Lo scorso 27 ottobre - ha spiegato in mattinata il presidente - abbiamo scritto [redacted] facendo presente che era in atto uno smottamento tale da precludere la stabilità della banchina e la sicurezza di tutti. Quindi abbiamo chiesto l'intervento della stessa [redacted] che ha la competenza dell'area». «Da un anno a questa parte - lancia l'sos - la situazione è peggiorata. I tecnici [redacted] in autunno sono venuti a fare un sopralluogo ma poi non abbiamo saputo più niente. Chiediamo che si intervenga il prima possibile: se necessario siamo disposti anche a fare noi i lavori, ma ci facciano sapere qualcosa». Va detto che il circolo si prende da tempo cura dell'area: «Dopo i furti sulle barche di qualche mese fa, abbiamo fatto installare a nostre spese otto telecamere e una nuova illuminazione lungo il fosso».

Ieri in tarda mattinata abbiamo così contattato [redacted] per conoscere gli esiti del sopralluogo e soprattutto per capire se e come interverrà in via De Pazzi. «Dopo la segnalazione del circolo - hanno risposto da Palazzo Rosciano - [redacted] ha monitorato la situazione. Al momento non c'è alcun pericolo reale di frana della banchina. C'è semmai un leggero cedimento di una parte del camminamento, con qualche vuoto nel terreno».

«Non è pertanto in pericolo l'incolumità di chi vi opera», hanno assicurato da Palazzo Rosciano: «In ogni caso l'Authorità portuale ha messo in cantiere un progetto di manutenzione straordinaria dell'area». Si tratta, è stato spiegato, di un intervento di un importo tale da non avere bisogno di una gara di appalto. «Stiamo elaborando il progetto, chiederemo i preventivi, nell'arco di un mese dovrebbero partire i lavori», hanno rassicurato i rappresentanti [redacted] che subito dopo, nel pomeriggio, sono tornati in via De Pazzi.

Juna Goti

Il cedimento che ha preoccupato il circolo nautico (Marzi Fontolivio)

Via De Pazzi: ieri, dopo la chiamata del Tirreno, i tecnici [redacted] hanno fatto un nuovo sopralluogo

FORTEZZA VECCHIA

Palco a disposizione e passerella aperta

Dal 27 al 31 luglio, in occasione di Effetto Venezia, [redacted] metterà a disposizione il palco centrale della Fortezza Vecchia per spettacoli di vario genere. Chi fosse interessato, avrà tempo sino al prossimo 1° luglio per presentare eventuali proposte. Per chiarimenti circa le modalità organizzative contattare gli uffici dell'APL: 0586249568. Come al solito, in concomitanza dei prossimi eventi previsti nel Complesso Mediceo, sarà aperta al passaggio pedonale la passerella tra Largo Tito e la Fortezza Vecchia. I giorni di apertura sono dal 24 giugno al 1 luglio con orari diversi. Oggi dalle 18 alle 20, domani dalle 18 alle 20, domenica dalle 9 alle 24. Inoltre lunedì 27 giugno dalle 9 alle 15, martedì dalle 20 alle 24, mercoledì dalle 20 alle 24, venerdì 1 luglio dalle 18 alle 24.

PORTO E TECNOLOGIE

Economia circolare, l'occasione per rilanciare Piombino

di Claudia Guarino

PIOMBINO

Investire su robotica e innovazione tecnologica per cambiare il volto di Piombino e rendere la città, in dieci anni, un luogo economicamente prospero. Concentrarsi sul porto come uno dei punti focali dello sviluppo, con un occhio di riguardo all'opera di smantellamento delle navi. Gli obiettivi del piano per lo sviluppo "New deal 2.0" sono chiari e ambiziosi. Il progetto, presentato al centro giovani di Piombino da Paolo Dario, direttore dell'Istituto di Biorobotica della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, nel corso di un dibattito moderato dal direttore del Tirreno Omar Monestier, chiama in causa tutta la Toscana, ma si concentra anche su Piombino.

L'idea è creare per la città un'infrastruttura digitale velocissima che vada ad affiancarsi a una serie di interventi basati sull'utilizzo dell'alta tecnologia. Questi chiameranno in causa in primo luogo il porto, con un'attenzione particolare alla logistica. Ma si guarderà anche al settore delle demolizioni, perché lo sviluppo tramite l'innovazione tecnologica deve essere accompagnato da quella che si chiama "economia circolare". Si produce, si usa e poi si deve restituire all'ambiente. «Bisogna pensare a un'industria che smantella - dice Paolo Dario -, ad esempio con dei robot. L'obiettivo è anche quello di raggiungere l'automazione ecologica». «Lo scopo - aggiunge Gianni Anselmi, presidente della Commissione Sviluppo Economico - è rendere Piombino uno dei luoghi simbolo dell'economia circolare.

Il progetto di sviluppo per Piombino, basato sulla robotica e sulla tecnologia, prevede la stretta collaborazione di Regione, enti locali e Università.

«L'idea è che la Regione bandisca gare di appalto - dice Paolo Dario - alle quali le imprese rispondano con progetti che siano sviluppati con l'aiuto dell'Università e si basino sull'innovazione tecnologica». Un piano del genere ha come scopo ultimo quello di garantire una rinnovata prosperità economica a una città, come Piombino, che è stata stretta per troppo tempo nella morsa della crisi. Sul fatto che la città sia pronta o meno a questo balzo in avanti, il sindaco Massimo Giuliani non ha dubbi: «Stiamo già cambiando il nostro modo di lavorare. Vogliamo fare l'acciaio in maniera diversa e abbiamo un porto a cui l'alta tecnologia servirà molto».

Una veduta del porto di Piombino

De Luca: «Per Napoli 150 milioni, ma spesi solo 1,8»

Napoli - L'allarme lanciato dal governatore della Regione Campania. I fondi rientrano all'interno di finanziamenti previsti dall'Unione europea.

Napoli - **«Ai tedeschi o agli inglesi sarebbe difficile spiegare la situazione del porto di Napoli, sarebbe difficile spiegare tre anni di commissariamento durante i quali a fronte di 150 milioni di euro di fondi europei ne sono stati investiti 1,8».** Lo ha detto **Vincenzo De Luca,** presidente della Regione Campania, nel corso della presentazione del rapporto di Srm sull'economia marittima. «Sul porto - ha sottolineato De Luca - si ascoltano appelli al popolo di rivoluzione globale, ma è più difficile trovare uno che sia in grado di aprire un cantiere e di chiuderlo». De Luca ha parlato di «ritardi, freni, farraginosità burocratiche che immobilizzano la capacità decisionale dell'Italia», facendo l'esempio del porto di Salerno; «il presidente dell'Autorità portuale Annunziata mi ha detto che stanno aspettando da sette mesi la valutazione d'impatto ambientale dal ministero per gli escavi. Averla è un'impresa storica. Noi non siamo per la rivoluzione armata, ma artigiani e pensiamo che la valutazione delle sabbie dei fondali avviene prelevando la sabbia in alcuni punti del porto e portandola col secchiello in un laboratorio accreditato dove si fa l'analisi. Io non faccio il chimico ma presumo che in una settimana la classificazione della sabbia sia fatta. **Questo funziona per Rotterdam, Anversa, i porti della Sud Corea ma in Italia no.** E noi quindi dovremmo fare concorrenza ai porti internazionali avendo a che fare coi tempi del secchiello di sabbia».

L'ALLARME LANCIATO DAL GOVERNATORE DELLA REGIONE CAMPANIA

De Luca: «Per Napoli 150 milioni, ma spesi solo 1,8»

I fondi rientrano all'interno di finanziamenti previsti dall'Unione europea

«Ai tedeschi o agli inglesi sarebbe difficile spiegare la situazione del porto di Napoli, sarebbe difficile spiegare tre anni di commissariamento durante i quali a fronte di 150 milioni di euro di fondi europei ne sono stati investiti 1,8». Lo ha detto Vincenzo De Luca, presidente della Regione Campania, nel corso della presentazione del rapporto di Srm sull'economia marittima. «Sul porto - ha sottolineato De Luca - si ascoltano appelli al popolo di involuzione globale, ma è più difficile trovare uno che sia in grado di aprire un cantiere e di chiuderlo». De Luca ha parlato di «ritardi, freni, farraginosità burocratiche che immobilizzano la capacità decisionale dell'Italia», facendo l'esempio del porto di Salerno, «il presidente del[redacted] Annunziata mi ha detto che stanno aspettando da sette mesi la valutazione d'impatto ambientale dal ministero per gli escavi. Averla è un'impresa storica. Noi non siamo per la involuzione armata, ma artigiani e pensiamo che la valutazione delle sabbie dei fondali avviene prelevando la sabbia in alcuni punti del porto e portandola col secchiello in un laboratorio accreditato dove si fa l'analisi. Io non faccio il chimico ma presumo che in una settimana la classificazione della sabbia sia fatta. Questo funziona per Rotterdam, Anversa, i porti della Sud Corea ma in Italia no. E noi quindi dovremmo fare concorrenza ai porti internazionali avendo a che fare coi tempi del secchiello di sabbia».

Il porto di Napoli

Grimaldi fifty-fifty con Blg a Gioia Tauro

Napoli - «Abbiamo acquisito con la nostra consociata Automar SpAuno spazio considerevole nel porto di Gioia Tauro per la movimentazione delle auto e, considerate le felici prospettive di crescita dei traffici automobilistici è possibile che, in futuro, possiamo ampliare i nostri terminal»

Napoli - «Abbiamo acquisito con la nostra consociata Automar SpA uno spazio considerevole nel porto di Gioia Tauro per la movimentazione delle auto e, considerate le felici prospettive di crescita dei traffici automobilistici è possibile che, in futuro, possiamo ampliare i nostri terminal».

Lo ha detto Manuel Grimaldi, amministratore delegato dell'omonimo gruppo armatoriale napoletano durante la presentazione del Terzo Rapporto annuale sullo stato di salute del mare Mediterraneo e dell'economia marittima italiana di SRM (Studi Ricerche Mezzogiorno) del Banco di Napoli. Il Gruppo Grimaldi sbarca dunque nel porto di Gioia Tauro ed acquisisce, attraverso l' Automar SpA (40% Grimaldi, 40% Bertani e 20% Mercurio) presieduta da Costantino Baldissara, il 50% di Autoterminal Gioia Tauro fino a oggi di proprietà al 100% della BLG, la società tedesca che gestisce il traffico auto nel porto calabrese.

Il terminal, la cui concessione è a lungo termine, dispone di ben 320 mila metri quadrati che, secondo le previsioni di Grimaldi potrebbe in un futuro abbastanza prossimo acquisire nuovi spazi necessari allo sviluppo crescente di esportazione di autoveicoli. Il terminal di Automar, azienda leader nei servizi di logistica integrata da oltre quarant'anni, specializzata nel trasporto su gomma, dispone, nel terminal di Gioia Tauro di una officina finalizzata alla preparazione delle autovetture alla vendita (deceratura, riparazioni di carrozzeria e di meccanica, lavaggi ecc....)

Attraverso la Salerno Auto Terminal, insieme alla Grimaldi, gestisce da oltre 15 anni, il terminal del porto di Salerno; inoltre nel 2014 ha acquisito più di 400mila metri quadrati. di piazzale nel porto di Civitavecchia cui si aggiunge ora il terminal di Gioia Tauro.

Porti, allarme Mediterraneo L'Italia rischia, Napoli è ferma

Il meeting

Il rapporto Srm al Banco Napoli Traffico merci, sistema in ritardo Gentiloni: troppe le strozzature

Mentre il porto di Napoli, commissariato da tre anni e con appena 1,8 milioni investiti su 150 a disposizione, resta fermo, attorno tutto si muove: l'espansione della Cina verso l'Africa e il Mediterraneo, la crescita costante dei porti del Nord Europa, la spietata concorrenza tra il canale di Suez e quello di Panama (che da domenica raddoppia). È tutto nero su bianco nelle 200 pagine del terzo rapporto annuale sull'economia marittima italiana, che porta la firma di Srm (Studi e ricerche per il Mezzogiorno). La fotografia scattata dagli esperti è chiara: «Si assiste a una crescita costante del traffico container, ma non solo, nell'area del Mediterraneo - spiegano Massimo Deandreis e Alessandro Panaro, rispettivamente direttore generale e responsabile "Maritime & Mediterranean Economy" di Srm - che va di pari passo con l'aumento dei passaggi sia nel canale di Panama che in quello di Suez. Sono sempre di più, inoltre, le navi in grado di trasportare oltre 10mila container: fino al 2012 erano il 13 per cento, oggi sono salite al 23 e nel 2019 arriveranno al 32 per cento». In questo quadro i players principali sono Stati Uniti da un lato e Cina dall'altro, mentre l'Italia deve fronteggiare l'avanzata di Paesi europei, come Francia e Germania, che stanno investendo molto sul Mediterraneo.

Se questi sono gli scenari, quali azioni si possono mettere in campo? Durante il convegno nella sala assemblee del Banco di Napoli - introdotto dal presidente e dal direttore generale del Banco di Napoli, Maurizio Barracco e Francesco Guido, nonché dal presidente di Srm Paolo Scudieri e moderato dal direttore de Il Mattino Alessandro Barbano - si susseguono le riflessioni degli esperti della materia. Manuel Grimaldi, amministratore delegato dell'omonimo gruppo e presidente degli armatori italiani, difende i risultati ottenuti nel settore dal Paese che, dice, «possiede eccellenze a livello mondiale». Sul nodo della burocrazia che allunga i tempi decisionali, sollevato dal governatore campano Vincenzo De Luca, non ha dubbi: «Negli ultimi vent'anni il porto di Salerno è semprestato molto efficiente mentre, a pochi chilometri di distanza, quello di Napoli deve fare i conti con difficoltà enormi. Molto dipende dalle persone, dalle aziende e dalle istituzioni». Più critico il giudizio di Michele Acciaro, docente di Logistica marittima presso la Kuhne Logistics University di Amburgo: «I porti del Nord Europa hanno puntato con decisione sulla logistica, i cinesi stanno costruendo ponti e autostrade in Africa e noi restiamo indietro. Le opportunità ci sono ma l'Italia se le lascia scappare». Per Giovanni Andornino, docente di Relazioni Internazionali dell'Asia orientale all'Università di Torino, «è iniziato un ciclo di massicci investimenti della Cina in Europa, in particolare nell'area del Mediterraneo. Ma mentre dai Paesi europei questa espansione viene vista come un'usurpazione di spazi altrui, per la Cina significa solo riconquistare la posizione egemone occupata meno di due secoli fa».

Sulle difficoltà del porto di Napoli si sofferma Umberto Masucci, presidente International Propeller Clubs e vicepresidente della Federazione del Mare: «Praticamente da 7 anni e mezzo, tra una governance debole e la lunga fase del commissariamento, il porto di Napoli non ha una guida stabile. Eppure, nonostante ciò, grazie agli sforzi degli armatori è stata potenziata tutta la parte attorno al molo Beverello e alla Stazione Marittima mentre, con il gioco di squadra fra 38 imprenditori, si sta lavorando all'apertura del Museo del Mare. Ora attendiamo fiduciosi la nomina del nuovo presidente [redacted] l'ex ministro Francesco Profumo, presidente della Compagnia San Paolo, spiega così le lungaggini amministrative che tengono in ostaggio l'Italia, da Nord a Sud: «La prima reazione dei funzionari pubblici è dire no. Ormai nel nostro Paese è venuta meno la fiducia e, quando questo succede, sorgono barriere e vengono inserite regole sempre più stringenti. Serve una svolta». E il ministro degli Esteri Paolo Gentiloni, a cui vengono affidate le conclusioni, avverte: «La sfida è difficile ma negli ultimi anni l'Italia ha provato a reagire. Penso all'investimento sul porto di Gioia Tauro, che purtroppo non ha prodotto i risultati sperati. Ma possiamo farcela. Per riuscirci dobbiamo però eliminare le strozzature che rendono la vita difficile a chi vuole investire in Italia e mostrare ai Paesi stranieri che sappiamo fare gioco di squadra».

La sfida
Germania e Francia già pronte a sfruttare i vantaggi del raddoppio di Panama

ger.aus.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Codice degli appalti

STOP ALLE DEROGHE	Affidamento di contratti solo con procedure ordinarie, salvo casi di calamità naturale
OCCHIO AL RAPPORTO QUALITÀ-PREZZO	Stop alle valutazioni che guardano solo al risparmio e non anche alla qualità, stop al "massimo ribasso"
AUTORITÀ ANTI-CORRUZIONE	L'Anac avrà funzioni di controllo, capacità di sanzionare ed emanare linee guida, bandi e contratti tipo
ALBO NAZIONALE COMMISSARI	Nasce l'albo obbligatorio dei membri delle commissioni giudicatrici di concessioni e appalti pubblici
ENTI PER LAVORI "IN HOUSE"	Sempre presso l'Anac si forma un elenco di enti aggiudicatori di affidamenti di opere "interne"
CONCESSIONARI AUTOSTRADALI	Devranno affidare a soggetti esterni l'80% dei lavori tempo 24 mesi per adeguarsi
RISPETTO DELL'AMBIENTE	Previste misure per garantire il rispetto di sostenibilità energetica e ambientale

Srm: presentato Rapporto "Italian Maritime Economy", Mediterraneo cresce ma Italia in stallo

(FERPRESS) - Napoli, 23 GIU - Il Mediterraneo consolida la sua centralità grazie al raddoppio di Suez, all'allargamento del Canale di Panama ed alla crescente presenza di investimenti cinesi nel settore marittimo, ma lo sviluppo dei porti italiani è in fase di stallo. E' quanto emerge dal terzo rapporto annuale di Srm (Studi Ricerche per il Mezzogiorno) del Gruppo Intesa San Paolo, presentato oggi a Napoli.
I dati del volume "Italian Maritime Economy", che si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia, riportano come il traffico nel Mediterraneo rappresenti il 19 per cento del traffico mondiale in volume e il 25 per cento in termini di rotte marittime: nei porti del Mediterraneo transitano merci per 2 miliardi di tonnellate l'anno. In particolare, analizzando i dati italiani, emerge che il Paese dispone di un importante patrimonio infrastrutturale ed imprenditoriale che va pero' potenziato: il sistema portuale italiano mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma attraversa una fase di stallo. L'Italia è terza in Europa nel 2015 per traffici gestiti, con 473 mln di tonnellate di merci e 10,2 mln di TEU movimentati, cifre che segnalano una leggera crescita rispetto agli ultimi tre anni, con una situazione però ancora lontana dai livelli pre-crisi. Il Paese resta comunque primo nell'UE per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo e nel Mar Nero con 240 mln di tonnellate di merci trasportate (il 33,5 per cento del totale).

Per quanto riguarda i porti del Mediterraneo, continua la crescita tumultuosa del marocchino Tanger Med, mentre in Italia, Gioia Tauro ha movimentato circa 2,5 milioni di TEU (in calo del 14 per cento sul 2014), Genova ne ha movimentati 2,2 milioni (+3,2 per cento), La Spezia 1,3 milioni (-0,2 per cento), Livorno (780mila; +35,2 per cento), Venezia (560mila, +22,9 per cento) e Salerno (359mila; +12,3 per cento). Il focus sul Mezzogiorno indica che i 12 porti dell'area movimentano il 41,4 per cento del totale del traffico

container italiano e il 45,3 per cento del traffico complessivo di merci. Il rapporto sottolinea come il Sud deve essere posto in una posizione di rilievo con investimenti e strategie adeguate in termini di infrastrutture.

"Nonostante l'instabilità politica - ha spiegato Maurizio Barracco, presidente Banco di Napoli - il Mediterraneo sta tornando ad avere una rilevante centralità globale con una significativa crescita dei volumi di merci in transito. Questo avviene parallelamente alla crescita delle sfide che arrivano da quest'area, prima tra tutte quella dei flussi migratori. Per questo è urgente avviare una vera politica europea per il Mediterraneo in cui la dimensione marittimo-portuale sia al centro". Il presidente di SRM Paolo Scudieri ha aggiunto: "Investimenti in infrastrutture, intermodalità e sviluppo del capitale umano, puntando sul mare, sono tre principi sui quali il nostro Paese deve lavorare per sfruttare appieno la posizione geografica. Un esempio vincente è l'accordo FCA, Porto di Civitavecchia e Grimaldi per il trasporto delle autovetture realizzate nello stabilimento di Melfi e destinate al Nord America, che ha attivato un traffico prima inesistente mettendo in rete industria, logistica, trasporto marittimo".

Rapporto Srm Maritime Economy: De Luca, per Porto Napoli 150 milioni, ma spesi solo 1,8

(FERPRESS) - Napoli, 23 GIU - "Ai tedeschi o agli inglesi sarebbe difficile spiegare la situazione del porto di Napoli; sarebbe difficile spiegare tre anni di commissariamento durante i quali a fronte di 150 milioni di euro di fondi europei ne sono stati investiti 1,8". Lo ha detto Vincenzo De Luca, presidente della Regione Campania, oggi a Napoli, nel corso della presentazione del rapporto di Srm sull'economia marittima.

"Sul porto - ha sottolineato De Luca - si ascoltano appelli al popolo di rivoluzione globale, ma è più difficile trovare uno che sia in grado di aprire un cantiere e di chiuderlo". De Luca ha parlato di "ritardi, freni, farraginosità
burocratiche che immobilizzano la capacità decisionale dell'Italia", facendo l'esempio del porto di Salerno; "il
presidente dell'Autorità portuale Annunziata mi ha detto che stanno aspettando da sette mesi la valutazione d'impatto ambientale dal ministero per gli escavi. Averla è un'impresa storica. Noi non siamo per la rivoluzione armata, ma artigiani e pensiamo che la valutazione delle sabbie dei fondali avviene prelevando la sabbia in alcuni punti del porto e portandola col secchiello in un laboratorio accreditato dove si fa l'analisi. Io non faccio il chimico ma presumo che in una settimana la classificazione della sabbia sia fatta. Questo funziona per Rotterdam, Anversa, i porti della Sud Corea ma in Italia no. E noi quindi dovremmo fare concorrenza ai porti internazionali avendo a che fare coi tempi del secchiello di sabbia".

Porti e logistica: Giachino, un motore di crescita su cui il Paese deve scommettere di più

(FERPRESS) - Roma, 24 GIU - "Il Paese dopo quasi cinque anni di riforme o pseudo riforme annunciate, approvate, a metà del guado etc.cresce troppo poco, la metà della media europea. Occorre fare molto di più e meglio. Se è vera la previsione del prof. Prodi che in futuro sarà difficile attendersi di più dalle esportazioni occorre dedicarsi ai settori dove le potenzialità dell'Italia sono enormi come la logistica e i trasporti". Così l'ex sottosegretario ai trasporti Mino Giachino ha commentato l'importante presentazione della ricerca SRM sui traffici del Mediterraneo.

"La logistica che per il nostro Paese vale più del 10 per cento del PIL può dare molto di più sia dal punto di vista della crescita economica e occupazionale sia dal punto di vista della competitività e attrattività del nostro sistema produttivo.

Potenziare i nostri porti e aeroporti e investire nella realizzazione delle reti ferroviarie europee - ha proseguito Giachino - rappresentano un interesse strategico e nazionale. L'Italia infatti è l'unico Paese europeo che perde traffici merci a Lei diretti.

Quasi un milione di Containers diretti alla Pianura padana arrivano infatti ai porti del Nord Europa e lasciano là tasse portuali, Iva e lavoro logistico per circa 4 miliardi. Quasi la metà della merce spedita via aerea,italiana parte da Francoforte. Nel nostro Paese la inefficienza logistica dovuta alla carenza di infrastrutture e ad una organizzazione logistica non competitiva incide sul costo di produzione dei nostri prodotti dal 10 al 20 per cento in più .

Eppure il nostro Paese gode di una posizione privilegiata sia per i traffici da e verso l'Africa, da e verso il Medio Oriente, da e verso l'Estremo Oriente. Eppure il nostro Paese dispone di gruppi logistici integrati mare-terra e di terminalisti di livello europeo.

Il Ministro Delrio è nelle condizioni attraverso la attuazione del Piano dei porti e delle logistica di mettere in moto investimenti infrastrutturali decisivi come ad esempio la nuova diga foranea al porto di Genova e il collegamento ferroviario tra i nostri porti del Nord Tirreno e del Nord Adriatico con il mercato europeo.

Così come superare rapidamente il regime commissariale che tocca la maggioranza dei nostri porti è un'altra condizione a costo zero come la attuazione del regolamento delle concessioni per mettere in moto importanti investimenti privati pluriennali nei nostri terminal.

Porti: Marciano (PD), confermati ritardi a Napoli. Ora lavorare per il rilancio

(FERPRESS) - Napoli, 24 GIU - "È dal primo momento che abbiamo richiamato l'attenzione del Governo e delle Istituzioni locali e nazionali sulla necessità di definire una governance autorevole e competente per il Porto di Napoli, dove il commissariamento persiste invece da quasi 1200 giorni, e ancora una volta i dati e le statistiche confermano che questa paralisi ha provocato una progressiva perdita di competitività dello scalo partenopeo, bloccato da inefficienze e progetti mai seriamente avviati". È il commento di Antonio Marciano, consigliere regionale del PD e Questore alle Finanze dell'Ufficio di Presidenza del Consiglio Regionale della Campania, dopo la presentazione del terzo rapporto annuale sullo stato di salute del traffico marittimo nel Mediterraneo realizzato dal centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Srm) del Banco di Napoli.

"Nell'ultimo anno, tuttavia, abbiamo iniziato a dare i primi segnali di una inversione di tendenza, provando a recuperare i ritardi clamorosi e il fallimento della precedente amministrazione regionale, anche se la vera sfida sarà riuscire a realizzare le opere previste e i lavori di adeguamento infrastrutturale, necessari per rispondere alle sfide che il mercato richiede e per dare nuova forza al principale polmone dell'economia in Campania", conclude Marciano.

IL TERZO RAPPORTO ANNUALE SRM

Sviluppo dei porti in crisi

Fase di stallo per gli scali marittimi italiani

Il Mediterraneo consolida la sua centralità grazie al raddoppio di Suez, all'allargamento del Canale di Panama ed alla crescente presenza di investimenti cinesi nel settore marittimo, ma lo sviluppo dei porti italiani è in fase di stallo. E quanto emerge dal terzo rapporto annuale di Srm (Studi Ricerche per il Mezzogiorno) del gruppo Intesa SanPaolo. Idati del volume "Italian Maritime Economy", che si focalizza sui grandi fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia, riportano come il traffico nel Mediterraneo rappresenti il 19% del traffico mondiale in volume e il 25% in termini di rotte marittime: nei porti del Mediterraneo transitano merci per 2 miliardi di tonnellate l'anno. In particolare, analizzando i dati italiani, emerge che il Paese dispone di un importante patrimonio infrastrutturale ed imprenditoriale che va però potenziato: il sistema portuale italiano mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma attraversa una fase di stallo.

L'Italia è terza in Europa nel 2015 per traffici gestiti, con 473 mln di tonnellate di merci e 10,2 mln di teu movimentati, cifre che segnalano una leggera crescita rispetto agli ultimi tre anni, con una situazione però ancora lontana dai livelli pre-crisi. Il Paese resta comunque primo nell'Ue per trasporto di merci in Short Sea Shipping nel Mediterraneo e nel Mar Nero con 240 mln di tonnellate di merci trasportate (il 33,5% del totale). Per quanto riguarda i porti del Mediterraneo, continua la crescita tumultuosa del nuovissimo Tanger Med, mentre in Italia, Gioia Tauro ha movimentato circa 2,5 milioni di teu (in calo del 14% sul 2014), Genova ne ha movimentati 2,2 milioni (+3,2%), La Spezia 1,3 milioni (-0,2%), Livorno (780mila; +35,2%), Venezia (560mila, +22,9%) e Salerno (359mila, +12,3%). Il focus sul Mezzogiorno indica che i 12 porti dell'area movimentano il 41,4% del totale del traffico container italiano e il 45,3% del traffico complessivo di merci. Il rapporto sottolinea come il Sud deve essere posto in una posizione di rilievo con investimenti e strategie adeguate in termini di infrastrutture. «Nonostante l'instabilità politica - spiega Maurizio Barracco, presidente Banco di Napoli - il Mediterraneo sta tornando ad avere una rilevante centralità globale con una significativa crescita dei volumi di merci in transito. Questo avviene parallelamente alla crescita delle sfide che arrivano da quest'area, prima tra tutte quella dei flussi migratori. Per questo è urgente avviare una vera politica europea per il Mediterraneo in cui la dimensione marittimo-portuale sia al centro». Il presidente di SRM Paolo Scudieri aggiunge: «Investimenti in infrastrutture, intermodalità e sviluppo del capitale umano, puntando sul mare, sono tre principi sui quali il nostro Paese deve lavorare per sfruttare appieno la posizione geografica. Un esempio vincente è l'accordo Fca, porto di Civitavecchia e Grimaldi per il trasporto delle autovetture realizzate nello stabilimento di Melfi e destinate al Nord America, che ha attivato un traffico prima inesistente mettendo in rete industria, logistica, trasporto marittimo».

Lo scalo di Gioia Tauro

Genova: stamane il 5° incontro nel cluster portuale sulle nuove norme per la pesatura dei container

(FERPRESS) - Genova, 23 GIU - Stamane quinto incontro tecnico-operativo dell'intero cluster portuale genovese per definire la gestione delle nuove normative internazionali relative alla pesatura dei container in vigore dal prossimo primo luglio.

L'intera filiera, dall'Autorità marittima-portuale ai terminalisti, dagli spedizionieri agli agenti e fino ai singoli operatori e agli autostrasportatori, ha registrato una piena convergenza sulle modalità e sulla strategia messe in campo. Le possibili criticità sono note, sia per l'efficienza delle operazioni portuali sia per le possibili ripercussioni in città, per questo il lavoro di coordinamento è stato puntuale e di dettaglio.

A seguire, sempre questa mattina, il tavolo a Palazzo San Giorgio è stato allargato alla prefettura, alle forze di polizia e alle istituzioni locali, per preparare l'organizzazione delle prime giornate e delle prime settimane di servizio, coincidenti con il picco della stagione estiva. Sono state interessate anche altre amministrazioni di città e regioni limitrofe, cui saranno forniti l'elenco delle stazioni di pesatura, il calendario dei giorni considerati più strategici e i riferimenti delle categorie.

Le attività di pesatura per i container in imbarco al Porto di Genova sono già state avviate.

Soddisfazione infine è stata espressa da tutti i soggetti interventi per la stesura di un piano di interventi che è stato considerato come un modello nazionale.

CONTAINER

Pesatura a regime entro tre mesi sotto la Lanterna

GENOVA. La pesatura dei container nel porto di Genova è già cominciata in via sperimentale prima dell'entrata in vigore in tutto il mondo della convenzione Solas, il prossimo primo luglio. Sotto la Lanterna il sistema entrerà pienamente a regime entro tre mesi. E' quanto emerso ieri, durante un doppio incontro che si è tenuto a palazzo San Giorgio. Quello di oggi è stato il quinto incontro tecnico-operativo per definire la gestione delle nuove normative.

INCONTRO TECNICO A PALAZZO SAN GIORGIO

«Pesatura a regime entro tre mesi»

Le prime pese sono già in funzione, dalla prossima settimana saranno 32

La pesatura dei container nel porto di Genova è già cominciata in via sperimentale prima dell'entrata in vigore in tutto il mondo della convenzione Solas, il prossimo primo luglio, che renderà obbligatoria l'operazione. Sotto la Lanterna il sistema entrerà pienamente a regime entro tre mesi. E' quanto emerso ieri, durante un doppio incontro che si è tenuto a palazzo San Giorgio. Durante la prima parte [redacted] insieme alla Capitaneria di porto ha incontrato gli operatori del settore, spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti e autotrasportatori. Alla seconda hanno partecipato forze dell'ordine e vigili urbani, per discutere dei riflessi operativi che potrebbero esserci anche sul traffico urbano.

Quello di ieri è stato il quarto incontro tecnico-operativo dell'intero cluster portuale genovese per definire la gestione delle nuove normative internazionali relative alla pesatura dei container in vigore dal prossimo primo luglio. L'intera filiera, [redacted] terminalisti, dagli spedizionieri agli agenti e fino ai singoli operatori e agli autotrasportatori, ha registrato una convergenza sulle modalità e sulla strategia messe in campo. Le possibili criticità sono note, sia rispetto all'impatto sull'efficienza delle operazioni portuali sia per le possibili ripercussioni in città. «Per questo - comunica l'Autorità portuale - il lavoro di coordinamento è stato puntuale e di dettaglio».

Dopo l'incontro con gli operatori il tavolo di palazzo San Giorgio è stato allargato alla prefettura, alle forze di polizia e alle istituzioni locali, per preparare l'organizzazione delle prime giornate e delle prime settimane di servizio, che coincidono con un momento di picco di traffico della stagione turistica estiva. All'organizzazione del sistema di pesatura, di cui si sta occupando in prima persona l'associazione degli spedizionieri di Genova, Spediporto, attraverso il consorzio Vgm, sono state interessate anche altre amministrazioni di città e regioni limitrofe, cui saranno forniti l'elenco delle stazioni di pesatura, il calendario dei giorni considerati più caldi o importanti e i contatti con le associazioni di categoria. «Le attività di pesatura per i container in imbarco al porto di Genova - conferma [redacted] - sono già state avviate».

«L'emendamento alla convenzione Solas - ricorda Massimo Moscatelli, segretario generale di Assagenti, associazione degli agenti marittimi genovesi, che ha partecipato al tavolo tecnico - è una norma internazionale. Genova ha risposto assolutamente bene, sia per le iniziative private sia per la messa in rete delle pese». L'incontro è stato anche un'occasione per aggiornare il censimento delle pese al servizio del porto genovese, il cui numero sta crescendo di giorno in giorno. «Entro la prossima settimana - afferma Moscatelli - entreranno in funzione 17 pese a raso all'interno del porto, mentre sul perimetro esterno alla città, fino a Tortona, ce ne sono altre 15 per un totale di 32 pese. Tenuto conto del traffico in esportazione generato dal porto e del fatto che alcuni container arriveranno con il dato del peso già indicato all'origine, con gli strumenti che abbiamo sarà garantita la regolarità del traffico, nonostante la concomitanza con la stagione turistica». L'incontro è stato anche l'occasione per le istituzioni per verificare la soddisfazione degli operatori per il lavoro che si è svolto, nonostante i tempi molto stretti. Le linee guida sono state pubblicate soltanto a fine maggio. «Il modello genovese è stato ieri approvato anche dai rappresentanti degli autotrasportatori. «Il modello Genova - aggiunge Moscatelli - risolve anche le problematiche di trasmissione dei dati, visto che le pese sono collegate direttamente al sistema telematico portuale E-port. A livello nazionale siamo lo scalo che si è adeguato meglio e siamo molto avanti anche rispetto al contesto internazionale, europeo e mondiale. Sicuramente siamo un'eccellenza, grazie al lavoro di squadra che è stato fatto. Questa consapevolezza ci permette di essere sereni sul fatto che non ci saranno grandi intasamenti né problematiche esterne ai terminal, anche se sappiamo che nella fase iniziale ci potrà essere qualche intoppo».

La pesatura obbligatoria dei container è diventata obbligatoria dopo che nel 2014 l'Imo, organizzazione marittima delle Nazioni Unite, ha approvato un emendamento alla convenzione Solas.

Il terminal Sech del porto di Genova

Alberto Ghiara

«Pesatura a regime entro tre mesi»

Genova - Incontro tecnico a palazzo San Giorgio. A Genova le prime pese sono già in funzione, dalla prossima settimana saranno 32.

Genova - **La pesatura dei container nel porto di Genova è già cominciata in via sperimentale prima dell'entrata in vigore in tutto il mondo della convenzione Solas, il prossimo primo luglio, che renderà obbligatoria l'operazione.** Sotto la Lanterna il sistema entrerà pienamente a regime entro tre mesi. E' quanto emerso oggi, durante un doppio incontro che si è tenuto a palazzo San Giorgio. Durante la prima parte, l'Autorità portuale assieme alla Capitaneria di porto ha incontrato gli operatori del settore, spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti e autotrasportatori. Alla seconda hanno partecipato forze dell'ordine e vigili urbani, per discutere dei riflessi operativi che potrebbero esserci anche sul traffico urbano.

Quello di oggi è stato il quinto incontro tecnico-operativo dell'intero cluster portuale genovese per definire la gestione delle nuove normative internazionali relative alla pesatura dei container in vigore dal prossimo primo luglio. **L'intera filiera, dall'Authority ai terminalisti, dagli spedizionieri agli agenti e fino ai singoli operatori e agli autotrasportatori, ha registrato una convergenza sulle modalità e sulla strategia messe in campo.** Le possibili criticità sono note, sia rispetto all'impatto sull'efficienza delle operazioni portuali sia per le possibili ripercussioni in città. «Per questo - comunica l'Autorità portuale - il lavoro di coordinamento è stato puntuale e di dettaglio».

Dopo l'incontro con gli operatori il tavolo di palazzo San Giorgio è stato allargato alla prefettura, alle forze di polizia e alle istituzioni locali, per preparare l'organizzazione delle prime giornate e delle prime settimane di servizio, che coinciderà con un momento di picco di traffico della stagione turistica estiva. All'organizzazione del sistema di pesatura, di cui si sta occupando in prima persona l'associazione degli spedizionie di genova, Spediporto, attraverso il consorzio Vgm, sono state interessate anche altre amministrazioni di città e regioni limitrofe, cui saranno forniti l'elenco delle stazioni di pesatura, il calendario dei giorni considerati più caldi o importanti e i contatti con le associazioni di categoria. **«Le attività di pesatura per i container in imbarco al porto di Genova - conferma l'Authority - sono già state avviate».**

«L'emendamento alla convenzione Solas - ricorda Massimo Moscatelli, segretario generale di Assagenti, associazione degli agenti marittimi genovesi, che ha partecipato al tavolo tecnico - è una norma internazionale. **Genova ha risposto assolutamente bene, sia per le iniziative private sia per la messa in rete delle pese».** L'incontro è stato anche un'occasione per aggiornare il censimento delle pese al servizio del porto genovese, il cui numero sta crescendo di giorno in giorno. «Entro la prossima settimana - afferma Moscatelli - entreranno in funzione 17 pese a raso all'interno del porto, mentre sul perimetro esterno alla città, fino a Tortona, ce ne sono altre 15 per un totale di 32 pese. Tenuto conto del traffico in esprotazione generato dal porto e del fatto che alcuni container arriveranno con il dato del peso già indicato all'origine, con gli strumenti che abbiamo sarà garantita la regolarità del traffico, nonostante la coincidenza con la stagione turistica». L'incontro è stato anche l'occasione per le istituzioni per verificare la soddisfazione degli operatori per il lavoro che si è svolto, nonostante i tempi molto stretti. Le linee guida sono state pubblicate soltanto a fine maggio.

Il modello genovese è stato ieri approvato anche dai rappresentanti degli autotrasportatori. «Il modello Genova - aggiunge Moscatelli - risolve anche le problematiche di trasmissione dei dati, visto che le pese siono collegate direttamente al sistema telematico portuale E-port. **A livello nazionale siamo lo scalo che si è adeguato meglio e siamo molto avanti anche rispetto al contesto internazionale, europeo e non solo. Sicuramente siamo un'eccellenza, grazie al lavoro di squadra che è stato fatto.** Questa consapevolezza ci permette di essere sereni sul fatto che non ci saranno grandi intasamenti né problematiche esterne ai terminal, anche se sappiamo che nella fase iniziale ci potrà essere qualche intoppo». La pesatura obbligatoria dei container è diventata obbligatoria dopo che nel 2014 l'Imo, organizzazione marittima delle Nazioni Unite, ha approvato un emendamento alla convenzione Solas.