

## RASSEGNA STAMPA DEL

14 gennaio 2020

## **Genova, traffico record dei passeggeri. Boom delle crociere anche nel 2020**

Genova - Record storico di crocieristi nel 2019 nei terminal di Stazioni Marittime, con il totale che arriva a 1.350.000 passeggeri. In crescita anche i volumi dei traghetti, con circa 89.000 unità in più rispetto al 2018, per un totale di quasi 2.170.000 passeggeri. Lo comunica Stazioni Marittime.

In totale tra traghetti e crociere sono stati movimentati oltre 3.500.000 di passeggeri, con un incremento di quasi 427.000 unità rispetto al 2018.

### **Il record delle crociere**

Con 1.349.370 crocieristi transitati nei terminal di Stazioni Marittime S.p.A., il 2019 registra un record assoluto per il porto di Genova: migliore risultato storico dopo il record di 1.050.000 crocieristi del 2013. Incremento anche per il traffico traghetti (+ 88.274 passeggeri, pari a +4,24%). Aumentano i passeggeri per la Sardegna, mentre diminuiscono Palermo, Nord Africa e Corsica. Con il mese di Dicembre si è chiuso un 2019 dal deciso andamento in positivo per quanto riguarda il traffico crociere e da un incremento del traffico dei passeggeri traghetto nel porto di Genova.

Guardando ai dati totali crociere e traghetti, nel 2019 si sono registrati 3.518.091 passeggeri contro i 3.091.845 del 2018 (+ 426.246 pax, pari a +13,8%). I passeggeri crociera sono passati da 1.011.398 nel 2018 a 1.349.370 nel 2019 (+337.972 pax, pari a +33,42%). Il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato un buon incremento, passando da 2.080.447 nel 2018 a 2.168.721 nel 2019 (+88.274 unità, pari al +4,24%). Le previsioni: per il 2020 si prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con valori che si attesteranno su una percentuale del 2%.

### **Crescita anche nel 2020**

Il traffico crociere invece dovrebbe registrare ancora un incremento: nel 2020 verranno movimentati 280 scali con circa 1.400.000 di crocieristi, di cui 750.000 home port e 650.000 transiti. MSC confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova, portando circa 1.170.000 passeggeri con 204 scali. Confermata l'ammiraglia MSC Grandiosa con 46 scali da Gennaio a Novembre, dall'autunno 2020 sarà posizionata su Genova la nuova nave MSC Virtuosa, a riprova dell'importanza che ricopre il Porto di Genova nei piani di espansione della Compagnia. *Costa Crociere* posizionerà tutti i Venerdi da Marzo a Novembre la *Costa Pacifica* su Genova. *Insieme a tocche di altre navi della Compagnia, Costa Crociere porterà 41 scali e 170.000 passeggeri circa. La Società ha confermato la presenza a Genova anche per i prossimi tre anni.*

## **Hyundai schiera le mega portacontainer sulla rotta per l'Europa**

Genova - Record storico di crocieristi nel 2019 nei terminal di Stazioni Marittime, con il totale che Genova - Hyundai Merchant Marine (HMM) prevede di introdurre le più grandi navi portacontainer del mondo sulla rotta Asia-Europa a partire da aprile. HMM metterà in servizio un totale di 12 navi da 24mila teu super grandi, una a settimana, a partire da aprile.

Le navi portacontainer sono in costruzione presso Samsung Heavy Industries e Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) e saranno le navi portacontainer più grandi al mondo. HMM inizierà i suoi servizi come membro ufficiale di "The Alliance", una delle tre principali alleanze marittime al mondo, proprio all'inizio di aprile e cCondividerà lo spazio di caricamento con altri membri dell'alleanza, tra cui Hapag-Lloyd, One e Yang Ming.

## Livorno, s'allunga la provvisorietà per TCO e Porto Livorno 2000

Continuano a slittare nel tempo alcuni dei passaggi salienti dell'intricato rompicapo concessorio che l'Autorità Portuale prima e quella di Sistema poi hanno definito per il porto di Livorno, con la conseguente necessità di adottare atti temporanei per situazioni che ormai di temporaneo sembrano avere poco.

È il caso del rilascio appena disposto dall'AdSP labronica di due "concessioni provvisorie", ex art. 10 del Reg. Cod. Nav., a due terminalisti. La proroga potrebbe però non esser priva di conseguenze, anche in ragione degli intrecci fra le due procedure.

Una delle due concessioni prolungate, per sei mesi, è quella di TCO – Terminal Calata Orlando. Come è noto la società vinse più di due anni fa la concessione per il nuovo terminal rinfuse che l'AdSP dovrebbe realizzare sulla sponda est della Darsena Toscana. I lavori però languono, ragion per cui l'ente ha formalizzato che fino a tutto giugno TCO potrà continuare ad usare i quasi 30mila mq che da sempre gestisce al Terminal Alto Fondale "per lo svolgimento di operazioni portuali, al fine di non interrompere l'attività terminalistica della società". Il problema è che l'Alto Fondale andrebbe sgomberato perché parte della concessione che dovrebbe essere assentita a Porto Livorno 2000 in ragione dell'acquisizione del 66% del capitale di quest'ultima da parte di una cordata controllata al 75% dal gruppo Onorato (e partecipata al 25% dalla Marinvest di MSC), acquisizione conclusasi nel maggio scorso. La procedura di parziale privatizzazione (a cedere sono state AdSP e CCIAA, ora al 17% ciascuna) prevedeva il rilascio di una nuova concessione trentennale dato che l'ultima scadeva a fine 2019, oltre che uno sviluppo "a geometrie variabili" secondo una storica definizione del segretario generale nonché responsabile del procedimento Massimo Provinciali.

È nell'ambito di queste "geometrie" che la nuova compagine di Porto Livorno 2000 dovrebbe venire gradualmente in possesso dell'ambito concessorio, per quel che concerne fra l'altro sia la porzione di Alto Fondale oggi (e per i prossimi sei mesi almeno) occupata da TCO, sia quella a nord, in concessione a CILP fino al 2024 (con cui Porto Livorno ha un accordo per l'utilizzo degli accosti). Il problema è che queste geometrie sono ben più misteriose di quelle euclidee e solo l'AdSP e (forse) il concessionario in pectore ne conoscono assiomi e teoremi. Sicché non sorprende che l'annunciato prolungamento dello status quo dei 90mila mq di Porto Livorno 2000, peraltro sine die, abbia sollevato più d'un interrogativo sul buon esito dell'operazione di privatizzazione.

Il timore diffuso (soprattutto fra i lavoratori dei terminal coinvolti) che i neo proprietari possano sulla scorta di suddette dilazioni far saltare il banco è poi corroborato – come ha ricordato il *Messaggero Marittimo* – dalle voci mai confutate dai diretti interessati, AdSP in primis, sul presunto mancato deposito da parte della cordata acquirente delle garanzie fidejussorie previste dalla privatizzazione, cui fan seguito quelle (le voci) che la giustificano proprio coi ritardi nella disponibilità delle aree pattuite. In attesa di completare questo complicato puzzle l'AdSP ha chiuso un'altra partita importante per lo scalo, (ri)assegnando per 5 anni a Mercitalia Shunting&Terminal (l'ex Serfer controllata dalla capofila del gruppo FS) il servizio di manovra ferroviaria. Valore dell'appalto quasi 12 milioni di euro, aggiudicato con un ribasso del 13% sulle tariffe, nell'auspicio che si chiuda entro un lustro la partita dello scavalco fra porto e Interporto, opera in programma da quasi un decennio: nulla a Livorno, parafrasando Prezzolini, è più definitivo del provvisorio.

## **Signorini svetta al genetliaco in Terrazza; porto, aeroporto e trasporto nel futuro prossimo venturo di Genova**

L'editore di Primocanale e già membro della Commissione trasporti e lavori pubblici del Senato nella XVII legislatura ha scelto un argomento preminente (a Genova) quale il porto e il suo 'capo', Paolo Emilio Signorini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, per inaugurare una serie di appuntamenti periodici da tenere in Terrazza Colombo, spiegando ad una selezionata audience di un centinaio scarso di ospiti – non solo provenienti dal cluster marittimo e portuale, ma anche rappresentanti dell'establishment e dell'intelligenza cittadina – le ragioni del suo nuovo impegno.

“La ex Terrazza Martini, rilevata da Martini & Rossi (*nulla a che fare con l'omonimo editore, nda*) nel 1989 venne inaugurata l'anno successivo come 'salotto buono' dove fare incontrare la 'gente che conta' di Genova; un uso poi abbandonato.

La nostra emittente ne ha fatto i suoi studios; ora, 30 anni dopo e a 80 anni dalla costruzione del grattacielo di Piazza Dante - Torre Piacentini, inaugurata nel 1940, fino al 1954 l'edificio abitato più alto d'Italia - che ci ospita, ci sembra giunto un momento fertile per ritrasformare questa magnifica location che domina da 108 metri di altezza la 'Superba' e con vista a 360°.

Grazie allo sprone dato dal Governatore Toti e dal Sindaco Bucci coi loro rispettivi insediamenti in carica, si respira un'atmosfera diversa e siamo convinti che avere un momento di incontro tra chi decide le sorti cittadine sia propizio alla risoluzione di talune problematiche: a volte basta guardarsi negli occhi e stringere una mano per superarli” annota Rossi, che aveva arredato la (ora) Terrazza Colombo quattro anni fa per una festa a sorpresa in occasione del compleanno della moglie, la scintillante ex tennista di livello nazionale Erika Giunio.

“Solo nel 2019 abbiamo avuto qui 115 eventi di cui oltre la metà per committenti di fuori Genova. Col maxi schermo installato sul tetto – il più alto d'Europa come cartellone informativo e non pubblicitario – abbiamo aggiunto un altro quid al nostro prodotto, che intende offrire almeno 20 incontri analoghi a quello odierno nel 2020. Il prossimo sarà dedicato allo sport, ospite il Prof. Gian Francesco Lupattelli, che ha patrocinato il successo di Genova, insignita come Capitale Europea dello Sport 2024. E a marzo avremo il Sindaco, ma soprattutto Maurizio Gentile, numero uno di RFI, che 'cucineremo' per bene in un incontro lungo almeno mezza mattinata”.

A rompere il ghiaccio sul nuovo format di Talk Show One to One ideato dal titolare di Primocanale – che conduce personalmente l'intervista di un'ora, non trasmessa in diretta ma registrata e poi diffusa in repliche TV – è stato appunto il Presidente (quasi uscente; il suo mandato scadrà nel dicembre 2020) dell'AdSP genovese, 'pelato' il giusto, senza cattiveria, da Rossi, davanti ad istituzioni, politici, armatori, terminalisti, agenti marittimi, spedizionieri, ma anche notai, architetti, avvocati, professori.

Il primo inquilino di Palazzo S. Giorgio – che a parole non sembra tenere molto alla sua conferma per un altro mandato quadriennale – ha affrontato una serie di domande sui rapporti tra città e porto,

esprimendo punti di vista anche abbastanza schietti, senza però mai cadere in titubanze o errori di valutazioni politicamente non corrette.

Le tematiche toccate dall'intervistatore d'eccezione hanno abbracciato diverse tematiche, con Signorini – cui evidentemente era stato preparato bene il terreno – pronto a ogni replica suffragata da dati ed opinioni di un certo peso.

Dalle infrastrutture viarie ai traffici di merci, dai progetti portuali in itinere al gap di grandi opere in Liguria, dal destino dell'aeroporto alla carta del crocierismo, sono stati toccati 'in ordine sparso' un po' tutti i punti salienti in agenda di attualità e sotto le principali lenti di discussione.

Il colloquio, sempre su termini distesi, ha dunque affrontato **le emergenze e le urgenze, i progetti e le necessità del mondo portuale (genovese e savonese in primis).**

Pungolato dal suo anfitrione, il manager pubblico ha ammesso che esistono problemi di traffico; sia quelli degli intasamenti alla viabilità attuale, ancora monca del 'Morandi che verrà' entro questo 2020 (che deve essere l'anno zero del rilancio territoriale); sia quelli palesati dal calo di volumi di merci afferenti il porto, che preoccupano certamente.

“Tra il 2017, quando si marciava al +15% e il 2019, che ha chiuso con un -2% cui non eravamo abituati, il porto ha decisamente regredito, vuoi per fattori congiunturali vuoi per i noti deficit infrastrutturali, che sussistevano anche prima del crollo del 14 agosto 2018. Non è facile quantificare i costi che dobbiamo sostenere, la lettura dei dati di traffico va fatta a freddo nel medio e lungo periodo, ma di certo definire i liguri 'piagnucoloni' sembra infondato. Anzi, considerato l'isolamento cui ci hanno costretto il Morandi prima e i ripetuti crolli e chiusure di A6 e A26, non siamo diversi da un'isola, per cui la Liguria dovrebbe ricevere da Roma la stessa assistenza che riceve la Sardegna. La comunità ligure dovrebbe porre il problema dell'isolamento e della mancanza di continuità territoriale. Se fosse riconosciuta questa situazione potremmo non incorrere negli euro-strali di Bruxelles su presunti aiuti di Stato al riguardo” è l'osservazione, anche un po' provocatoria, che scaturisce dalla disamina analitica dei trend di traffico, prima di rintuzzare le accuse di immobilismo scagliate contro Palazzo S. Giorgio da un 'grande vecchio' del cluster portuale genovese: Gigi Negri, già titolare del SECH, in una fresca intervista al maggior quotidiano cittadino.

“Innegabilmente abbiamo avuto problemi enormi, ma certe critiche non sono corrette se si guarda a come il porto di Genova si stia profondamente riquilificando: ancora non ci sono stati lavori significativi, ma la quantità di opere che abbiamo pianificato deve essere tenuta in grande considerazione, è il segno che il porto non è affatto immobile come sostenuto. Sbagliato gettare via il bambino con l'acqua sporca...” replica secco Signorini prima di ricordare il cambiamento epocale che avverrà a S. Benigno. “I 140 milioni di euro dei lavori assegnati alla ditta Pizzarotti permetteranno nel giro di 2-3 anni di far uscire la viabilità portuale dei TIR in quota, mentre l'interfaccia con la viabilità cittadina fuori muro a raso spetta all'ASPI Autostrade per l'Italia che li ha affidati alla ditta Carena, purtroppo fallita; si tratta di trovare un nuovo soggetto, ma la vicenda rischia di costarci anni di ritardo”.

Tirato in ballo sul fronte dell'Aeroporto Cristoforo Colombo, di cui l'AdSP è azionista, il presidente ricorda che nel 2027 scadrà la concessione e ci sarà una nuova gara. “La prima sfida affrontata e vinta è stata un recupero del traffico; con la scadenza della concessione ravvicinata non abbiamo potuto effettuare investimenti; resta cruciale trovare nuovi bacini di utenza per rendere l'aeroporto più sostenibile e competitivo”.

La questione delle concessioni in generale – su cui batte molto Rossi, che da senatore ne aveva fatto un proprio cavallo di battaglia – è affrontata con “la garanzia che esiste una forma di controllo sui concessionari, che non sono certo proprietari; dunque in particolare nel biennio 2019-2020 i piani di impresa sui terminalisti concessionari sono soggetti a nostra verifica”.

Sui nuovi sviluppi del traffico delle crociere, uno dei fiori all’occhiello della portualità genovese, Signorini si dimostra fiducioso. “A Ponte dei Mille Levante verrà fatto un allungamento per ospitare navi da 300 metri, mentre MSC gestirà il terminal crociere di Ponte Parodi per navi di lusso fino a 200 metri, che si realizzerà nel giro di 3 anni”.

Il mosaico verrà completato dal nuovo terminal crociere di Costa a Calata Gadda. A margine dell’incontro, il General Manager Neil Palomba ha confermato a *Ship2Shore* che la scelta della compagnia di crociere del Gruppo Carnival è definitivamente localizzata sull’attuale Cantiere Navale S. Giorgio del Porto, società che sarà partner della cordata della neo-costituita Zena Cruise Terminal, come anticipato da *Ship2Shore*. “I dettagli tecnici del progetto non sono ancora definitivi ed ignoro certi meccanismi della burocrazia in ordine all’assegnazione di quelle aree; tuttavia, partendo nel 2020 con i lavori, confidiamo di avere il terminal pronto nel 2024”.

Un tassello fondamentale è quello del silos Hennebique. “Difficilmente Altarea, che deve realizzare il Waterfront, può farlo senza la riqualificazione del silos, le due operazioni devono andare di pari passo. Stazioni Marittime, con il potenziamento delle banchine, potrà beneficiarne”.

Un punto di svolta sarà quello della diga. “Chiuderemo il dibattito pubblico a settembre ed entro il 2020 contiamo di aggiudicare le restanti fasi di progettazione ed esecuzione dei lavori entro la fine del mio mandato. I lavori saranno suddivisi in due parti e completati entro 8 anni”.

Una scorciatoia di due anni al riguardo del completamento della diga – “facciamo che sia pronta nel 2026!” – gli viene chiesta dal sindaco che, salito in cattedra su invito di Rossi, si diverte pure lui a stuzzicare il presidente del porto.

“Perché non ipotizzare una diga transitabile alle automobili come una sorta di gronda a mare per alleggerire il traffico viario cittadino? Come fanno già in Olanda...” è lo slancio, un po’ iperbolico, del sindaco, che poi interrogato da *Ship2Shore* su come farebbe proseguire il percorso una volta che la diga raggiunge il suo termine all’imboccatura del porto, ipotizza un fantasioso “tunnel sottomarino oppure una bretella sospesa a terra”.

Mantenendo le nostre riserve sulle reali capacità di progettazione ingegneristica di Bucci, annotiamo le sue domande ‘birichine’ a Signorini, partendo dalla consapevolezza che “porto e città sono due realtà inscindibili. Noi due abbiamo lavorato sin dal primo giorno a costruire una sinergia tra le due realtà, diverse ma indispensabili l’una all’altra, pensando al futuro tra minimo 20-30 anni. E quali progetti sono realmente prioritari?” chiede infine il primo cittadino al primo inquilino di Palazzo S. Giorgio.

Senza indugiare, il Presidente dell'AdSP elenca una serie di obiettivi in alto nella sua agenda: “Diga, viabilità portuale, Hennebique, ‘piano del ferro’; e poi ci manca davvero un edificio modernissimo, un *landmark* che rappresenti Genova, città bellissima ma che ha bisogno di un manufatto iconico tipo Opera di Sydney” conclude Signorini, mentre Bucci, divertito, annuisce.

Angelo Scorza

## **Achille Onorato alla presidenza di Toremar**

Cambia faccia il board di Toremar. La compagnia, che collega la Toscana con le sue isole, ha confermato la riduzione del Consiglio d'Amministrazione, ora composto da cinque membri, con la contestuale fuoriuscita del presidente Piero Da Pelo che lascia il posto ad Achille Onorato.

Alla guida della società, nelle vesti di Amministratore Delegato, resta Matteo Savelli, entrato in carica nel 2016, che al contempo è uscito dal board di Tirrenia.

Novità anche sul fronte dell'offerta ai passeggeri. Insieme alle consorelle Moby e Tirrenia, Toremar ha infatti implementato un progetto teso a ridurre la plastica a bordo, sviluppato insieme al suo storico fornitore Ligabue. Dallo scorso anno, le navi del Gruppo Onorato Armatori hanno avviato la sostituzione dei prodotti monouso di maggiore utilizzo (come piatti e bicchieri in plastica), rimpiazzati con equivalenti in polpa di cellulosa, cartoncino e PLA o con l'introduzione con nuove modalità di servizio. Rispetto allo stesso periodo del 2018, nel secondo semestre del 2019, sono stati consumati oltre 4 milioni di articoli in plastica monouso in meno.

## **Il ministro per il Sud e la coesione territoriale ha visitato il porto di Gioia Tauro**

Sabato il ministro per il Sud e la coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, ha visitato il porto di Gioia Tauro incontrando il commissario straordinario della locale Autorità Portuale, Andrea Agostinelli, che gli ha illustrato la politica di rilancio e di riqualificazione dell'infrastruttura portuale calabrese avviata in sinergia con il nuovo management di Medcenter Container Terminal (MCT), la società che gestisce il container terminal del porto, per ridare allo scalo la sua posizione leader nel Mediterraneo. Agostinelli ha evidenziato che si tratta di un risultato raggiunto grazie ad una chiara attività strategica che ha iniziato a dare i suoi frutti, testimoniati dall'incremento dei traffici del 2019 pari al +8,4% dei teu e del +8,6% delle movimentazioni rispetto all'anno precedente.

Agostinelli si è soffermato anche sulle attività di infrastrutturazione in fase di progetto nonché sulle criticità dell'implementazione della Zona Economica Speciale ed ha sottolineato l'importanza strategica del gateway ferroviario che - ha osservato - potrebbe consolidare il rilancio dello scalo calabrese ma che, nonostante sia stato ultimato, rimane inattivo a causa dell'assenza di collegamento tra l'infrastruttura portuale e la rete ferroviaria italiana.

Nel corso dell'incontro il ministro ha specificato come abbia «messo in cima all'azione di governo l'idea di riequilibrare lo sviluppo e gli investimenti al Sud non in una logica di rivendicazione ma nella convinzione che il Sud possa offrire occasioni di sviluppo, ancora inesprese, all'intero Paese. E questo porto - ha precisato Giuseppe Provenzano - è uno di quei luoghi in cui noi dobbiamo assumere questa consapevolezza. Grazie all'impegno delle istituzioni, del commissario, dell'impresa terminalista e dei lavoratori - ha aggiunto il ministro - noi oggi siamo nelle condizioni di tornare a parlare di Gioia Tauro. I risultati del 2019 ci confermano la potenzialità di questo scalo, non solo per la Calabria ma in generale per il Sud, da inserire nella nuova proiezione del Mediterraneo che rappresenta il nostro ponte strategico verso il mercato africano».

**Migliorelli (Confetra): è necessario non sprecare l'opportunità del Milleproroghe per sostenere la logistica**

In coincidenza con l'avvio dell'iter parlamentare di conversione del decreto Milleproroghe, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (Confetra) ha ribadito l'importanza delle proprie proposte volte al sostegno della logistica già presentate ai gruppi parlamentari. «Abbiamo già in chiusura del 2019 - ha ricordato Marco Migliorelli, vice presidente di Confetra con delega alle Semplificazioni e alla Legislazione - presentato le nostre proposte al Parlamento. Proposte a costo zero, come indispensabile per un provvedimento che ha natura esclusivamente regolatoria e che non deve contenere disposizioni che abbiano impatto sulle finanze pubbliche»

«I nostri settori - ha sottolineato Migliorelli - hanno bisogno di massicci investimenti e politiche incentivanti, penso alle infrastrutture nel primo caso e al supporto allo shift modale nel secondo. Ma anche di diversi interventi di disboscamento burocratico, di ammodernamento della legislazione e di semplificazione operativa. Basti pensare che, ad esempio, i soli controlli sulla merce ammontano a oltre 130 procedimenti in capo a 17 diverse pubbliche amministrazioni. E molti di questi potrebbero vedere un ruolo per gli operatori ben più attivo, ovviamente dentro un quadro regolatorio diverso, delegante, più europeo e più moderno».

«Aggiungo - ha proseguito il vice presidente di Confetra - un altro esempio: dopo la tanto auspicata abrogazione del mai decollato sistema Sistri, oggi tuttavia non è specificato in nessuna norma che il rifiuto non deve certo essere trattato quando è in transito intermodale in un terminal portuale o inland. C'è poi la necessità di garantire una migliore regolazione normativa alle aree di sosta per le merci pericolose, in ambito cargo ferroviario, e di estendere a tutti i lavoratori portuali i benefici già previsti per gli esodi anticipati, con il "Correttivo Porti" del 2017, solo per alcune categorie. Abbiamo riscontrato, anche in questa Legislatura, un'attenzione importante in tanti parlamentari rispetto alle esigenze del settore della logistica e del trasporto merci. E in rappresentanza esclusiva di questo settore anche presso il CNEL, molte nostre proposte sono poi diventate atti di iniziativa legislativa depositate presso il Parlamento. Speriamo non si sprechi l'opportunità del Milleproroghe per chiudere positivamente, finalmente, almeno alcuni di questi dossier».

**Dunkerque è il primo porto francese a poter fornire alle portacontainer energia elettrica dalla rete di terra**

Dunkerque è il primo porto francese a poter fornire alle portacontainer energia elettrica dalla rete di terra. Il nuovo sistema di cold ironing, che permette alle navi di eliminare le emissioni prodotte dai motori ausiliari mentre sostano in porto, è stato inaugurato la scorsa settimana in occasione dell'arrivo al Terminal des Flandres della portacontainer *APL Singapura* della compagnia di navigazione APL del gruppo CMA CGM.

La realizzazione del nuovo sistema di collegamento elettrico, che sarà pienamente operativo nel corso della prima metà di quest'anno, è stata finanziata dalla Comunità urbana di Dunkerque, dalla Regione Hauts-de-France attraverso il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e dall'Autorità Portuale di Dunkerque. Le attrezzature a bordo nave necessarie per il collegamento alla rete elettrica terrestre sono state installate dal gruppo CMA CGM.

**Nel 2019 il porto di Singapore, con 37,2 milioni di teu, ha stabilito il proprio nuovo record annuale storico di traffico dei container**

Lo scorso mese il porto di Singapore ha movimentato 52,83 milioni di tonnellate, con una flessione del -2,7% sul dicembre 2018, e lo scalo portuale asiatico ha chiuso l'intero 2019 con un traffico di 626,18 milioni di tonnellate, in calo del -0,6% sull'anno precedente. Se il 2019 è stato archiviato con una contrazione del volume di traffico determinata dalla riduzione dei carichi movimentati nei principali segmenti merceologici ad eccezione di quello delle rinfuse non petrolifere, tuttavia lo scorso anno Singapore ha stabilito il proprio nuovo record annuale storico di movimentazione dei contenitori che è stato pari a 37,19 milioni di teu, in crescita del +1,6% sul 2018, mentre in termini di peso il traffico containerizzato ha registrato una flessione del -0,6% essendo ammontato a 365,23 milioni di tonnellate rispetto a 367,42 milioni nell'anno precedente.

Nell'intero 2019 il traffico petrolifero movimentato dal porto è stato di 319,18 milioni di tonnellate (-1,1%) e quelle delle rinfuse di altro tipo di 17,55 milioni di tonnellate (+4,5%). Il traffico delle merci convenzionali si è attestato a 24,20 milioni di tonnellate (-0,7%).

Nel solo mese di dicembre del 2019 il traffico dei container è stato di 31,49 milioni di tonnellate (+1,1%) ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 3,2 milioni di teu (+2,2%). Le merci convenzionali hanno totalizzato 2,03 milioni di tonnellate (-5,2%), le rinfuse petrolifere 17,84 milioni di tonnellate (-8,6%) e quelle non petrolifere 1,47 milioni di tonnellate (+0,2%).

## Lo scorso anno il traffico delle crociere nel porto di Genova ha raggiunto un livello record

Nel 2019 il traffico dei passeggeri nel porto di Genova, che è gestito da Stazioni Marittime Spa, è stato di 3,52 milioni di persone, con un incremento del +13,8% sull'anno precedente. L'attività nel segmento delle crociere ha registrato un nuovo record storico con un totale di 1,35 milioni di passeggeri (+33,4%) e in aumento è risultato anche il traffico dei passeggeri dei traghetti che è ammontato a 2,17 milioni di unità (+4,2%).

In particolare, lo scorso anno nel settore delle crociere il porto ligure ha totalizzato gli scali di 281 navi rispetto a 229 nel 2018 e il traffico dei passeggeri è risultato di 711mila crocieristi come home port (565mila nel 2018) e di 638mila crocieristi in transito (445mila nel 2018). «Da notare - ha osservato Stazioni Marittime presentando oggi i dati di traffico - che, mentre l'incremento dei passeggeri home port rispetto all'anno precedente si attesta al +26%, l'aumento dei passeggeri in transito registra una percentuale decisamente più alta, pari al +43% circa, confermando la tendenza in corso da tempo di un aumento progressivo della quota rappresentata dai crocieristi in transito. Da notare infatti che nel 2019 i passeggeri in transito hanno rappresentato il 47,3% del totale dei crocieristi, mentre nel 2018 la percentuale era del 44%, nel 2017 del 41,6%, nel 2016 del 37% e nel 2015 del 33,3%. In cinque anni l'incidenza dei passeggeri in transito sul totale dei crocieristi annuali movimentati è incrementata di 14 punti».

Quanto al traffico portato nel porto di Genova dalle principali compagnie crocieristiche clienti dello calo, nel 2019 le navi di MSC Crociere hanno effettuato 203 toccate (188 nel 2018) con oltre 1,1 milioni di passeggeri (946mila nel 2018), le navi di Costa Crociere, che lo scorso anno sono tornate a scalare il porto genovese, hanno realizzato 41 toccate e oltre 178mila passeggeri e quelle di Princess Cruises hanno effettuato 10 toccate (12 nel 2018) e oltre 28mila passeggeri così come nell'anno precedente. Stazioni Marittime ha evidenziato anche conferma della presenza a Genova della compagnia americana Disney Cruise Line che nel 2019 ha effettuato tre scali per un totale di circa 7.500 passeggeri transitati così come nell'anno precedente.

Circa il traffico dei traghetti, i servizi da e per la Sardegna hanno movimentato nel porto di Genova circa 1,13 milioni di passeggeri, in crescita del +10,6% rispetto a 1,02 milioni nel 2018, mentre le altre destinazioni hanno subito dei cali: la Sicilia, con 423mila passeggeri, ha registrato circa 11.000 unità in meno, la Corsica, con 198mila passeggeri, circa 5.000 in meno e le altre destinazioni (Nord Africa e Spagna), con 417mila passeggeri, circa 3.700 unità in meno.

Complessivamente le auto trasportate dai traghetti sono state 748mila (+4,3%) e le moto 59mila (+4,8%). Il traffico commerciale, con 1,79 milioni di metri lineari, ha segnato una diminuzione del -4,6%.

Per il 2020 Stazioni Marittime prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con valori che si attesteranno su una percentuale del +2%, mentre il traffico crociere dovrebbe registrare ancora un incremento: sono attesi 280 scali con circa 1,40 milioni di crocieristi, di cui 750mila come home port e 650mila in transito. MSC confermerà il suo ruolo di maggiore operatore a Genova portando circa 1,17 milioni di passeggeri con 204 scali. Costa Crociere posizionerà tutti i venerdì da marzo a novembre la nave *Costa Pacifica* su Genova e, assieme a toccate di altre navi della compagnia, nel 2020 verranno effettuati 41 scali per un traffico di 170mila passeggeri circa. Stazioni Marittime ha reso noto che Costa Crociere ha confermato la presenza a Genova anche per i prossimi tre anni.

## Sdoganamento e controlli sanitari nei porti

ROMA – Sdoganamento e controlli sanitari in import-export. Nei giorni scorsi si è svolta la prima riunione del 2020 del Tavolo di confronto istituito lo scorso anno dal ministero della Salute con Confetra, al fine di monitorare in tempo reale le criticità che sorgono al momento dello sdoganamento relativamente ai controlli sanitari in import-export.

All'incontro hanno partecipato le associazioni territoriali confederali di Milano, Genova, Venezia, Ravenna, Livorno e Napoli rappresentando alcune emergenze che si stanno verificando nei principali porti e aeroporti nazionali e portando i propri contributi per superare gli attuali ostacoli.

Per gli operatori della supply chain, infatti, il tema dell'ottimizzazione delle tempistiche è prioritario. Nella riunione è emerso come il primo nodo da risolvere sia il rafforzamento dell'organico ministeriale a livello locale, una problematica che sembra finalmente avviarsi verso una positiva soluzione che porterà nel corso del 2020 a superare l'attuale mancanza di Direttori in alcuni dei principali uffici periferici ad iniziare da quello del porto di Genova.

Sotto questo aspetto molto ci si aspetta anche dall'attuazione del nuovo Regolamento comunitario 625/2017 in base al quale – non appena sarà emanato il decreto esecutivo – i controlli sanitari verranno espletati sulla base di un'analisi del rischio e non più in base ad una percentuale fissa. Questo aumenterà notevolmente la produttività degli uffici che, alla luce delle nuove assunzioni e stabilizzazioni, potranno contare sull'apporto di circa 150 veterinari e 40 medici.

Il Ministero della Salute – rappresentato nell'occasione da Giovanni Bissoni, Capo della Segreteria tecnica del ministro Roberto Speranza, dal direttore generale Silvio Borrello e dai direttori Donato e Dionisio – ha sottolineato anche la necessità di disporre – in particolare nei porti – di idonee aree attrezzate per lo svolgimento dei controlli. A tal proposito Spediporto, realtà di Confetra a Genova, ha ribadito la piena disponibilità dell'associazione a supportare, anche dal punto di vista finanziario, un'iniziativa per la creazione di un'area dedicata sulla quale peraltro deve necessariamente convergere l'assenso dell'Autorità di Sistema portuale.

Il Ministero si è impegnato ad effettuare *update* mensili sui vari argomenti trattati, tra cui anche il pagamento on line dei Nulla Osta sanitari e l'accreditamento dei laboratori di analisi privati.

## Proposte di Confetra sul Milleproroghe

ROMA – Con l’avvio dell’iter parlamentare che porterà alla conversione in legge del decreto Milleproroghe, Confetra presenta ai gruppi parlamentari le proprie proposte a beneficio dei settori della logistica e dei trasporti.

“Abbiamo già in chiusura del 2019 presentato le nostre proposte al Parlamento. Proposte a costo zero, come indispensabile per un provvedimento che ha natura esclusivamente regolatoria e che non deve contenere disposizioni che abbiano impatto sulle finanze pubbliche” ha dichiarato il vice presidente di Confetra con delega alle Semplificazioni e alla Legislazione, Marco Migliorelli.

“I nostri settori hanno bisogno di massicci investimenti e politiche incentivanti, penso alle infrastrutture nel primo caso e al supporto allo shift modale nel secondo. Ma anche di diversi interventi di disboscamento burocratico, di ammodernamento della legislazione e di semplificazione operativa. Basti pensare che, ad esempio, i soli controlli sulla merce ammontano a oltre 130 procedimenti in capo a 17 diverse pubbliche amministrazioni. E molti di questi potrebbero vedere un ruolo per gli operatori ben più attivo, ovviamente dentro un quadro regolatorio diverso, delegante, più europeo e più moderno”.

Migliorelli ha quindi aggiunto un altro esempio: “dopo la tanto auspicata abrogazione del mai decollato sistema Sistri, oggi tuttavia non è specificato in nessuna norma che il rifiuto non deve certo essere trattato quando è in transito intermodale in un terminal portuale o inland. C’è poi la necessità di garantire una migliore regolazione normativa alle aree di sosta per le merci pericolose, in ambito cargo ferroviario, e di estendere a tutti i lavoratori portuali i benefici già previsti per gli esodi anticipati, con il “Correttivo Porti” del 2017, solo per alcune categorie”.

“Abbiamo riscontrato, anche in questa Legislatura, un’attenzione importante in tanti parlamentari rispetto alle esigenze del settore della logistica e del trasporto merci. E in rappresentanza esclusiva di questo settore anche presso il CNEL, molte nostre proposte sono poi diventate atti di iniziativa legislativa depositate presso il Parlamento. Speriamo non si sprechi l’opportunità del Milleproroghe per chiudere positivamente, finalmente, almeno alcuni di questi dossier”, ha concluso Marco Migliorelli.

## **Dunkerque primo porto francese votato al cold ironing**

Il porto di Dunkerque è il primo scalo francese a poter fornire alle portacontainer energia elettrica dalla rete di terra. Il sistema di cold ironing, che consente alle navi di eliminare le emissioni prodotte dai motori ausiliari mentre sostano in porto, è stato inaugurato la scorsa settimana dalla nave *APL Singapura* del gruppo Cma Cgm. Il nuovo sistema di collegamento elettrico, rende noto l'Authority portuale transalpina, sarà pienamente operativo nel corso del primo semestre del 2020.

Dunkerque è una importante città portuale del nord della Francia a dieci chilometri dal confine con il Belgio. Il sistema installato dovrebbe essere pienamente operativo entro la prima metà di quest'anno. È gestito da Actemium, un consorzio di due compagnie di Brest e Boulogne. Occupa lo spazio di sei container da 40 piedi (1 FEU) e converte l'energia elettrica pubblica fornita dal comune alla tensione necessaria per essere utilizzabile dalla nave. La capacità è di 8 megawatt, sufficiente ad alimentare mille appartamenti: è uno dei più potenti installati in un porto europeo. Il finanziamento per la sua realizzazione è stato fornito dalla Urban Community of Dunkirk, l'insieme delle diciotto municipalità della città (pari a circa 200 mila abitanti), dalla regione Hauts-de-France (che ha ottenuto fondi dall'European Regional Development Fund) e dall'autorità portuale di Dunkerque. L'armatore ha coperto i costi di equipaggiamento necessari per allacciare la nave alla rete elettrica.

## Sicurezza al porto, triplicati i controlli

Ravenna - Gli interventi di vigilanza sulla sicurezza del lavoro nel porto di Ravenna sono raddoppiati nel triennio passando da 53 interventi nel 2016, anno precedente l'attivazione del progetto, a 86 nel 2017 ad oltre 100 nel 2018 e 2019, il 15% dei quali ha consentito di individuare criticità. I controlli sono stati svolti dall'unità operativa Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro di Ravenna dell'Ausl Romagna.

Le modalità di vigilanza sono state modificate negli anni adottando, accanto alla vigilanza tradizionale, anche la cosiddetta modalità con "ronda" ossia la perlustrazione nello stesso giorno di più terminal portuali, determinando la percezione di una presenza più continuativa del Servizio e consentendo un frequente scambio tecnico professionale con le figure della prevenzione.

"L'esperienza - spiega l'Ausl - ha favorito la definizione di un sistema di monitoraggio delle misure di prevenzione e protezione adottate dalle imprese dell'area portuale, strumento adottato per assicurare equità e trasparenza dell'azione di controllo ma anche al fine di operare alcune valutazioni di efficacia in termini di tenuta delle misure di prevenzione adottate (e fatte adottare) da parte delle imprese.

L'attività di vigilanza può da qualche mese avvalersi di una sede distaccata a Marina di Ravenna, messa a disposizione dall'Autorità Portuale, migliorando così la prossimità degli operatori rispetto alle aree produttive, utile in determinate situazioni di controllo o di scambio informativo". Di questo progetto hanno parlato in mattinata il direttore sanitario dell'Ausl Romagna Stefano Busetti, il direttore del Dipartimento di Sanità pubblica Raffaella Angelini, il direttore dell'unità operata "Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro" di Ravenna Gianpiero Mancini.

Le carenze di sicurezza riscontrate nel loro complesso: hanno riguardato prevalentemente i rischi correlati alla viabilità, la presenza di carichi sospesi, la caduta dall'alto, la predisposizione delle misure di emergenza e la adeguatezza dei mezzi e attrezzature messe a disposizione dei lavoratori, intesi sia come salubrità degli ambienti al fine di mantenere lo stato di salute (cabine di lavoro, cabine comando e altro) che come prevenzione degli infortuni da contatti accidentali (assenza carter protettivi organi in movimento e altro).

Un'attenta analisi degli interventi eseguiti, delle prescrizioni impartite e dalle risultanze ottenute nel periodo intercorso 2016-2019, hanno reso possibile l'attivazione di modelli organizzativi innovativi in grado di coniugare l'appropriatezza della attività ispettiva con l'efficienza degli interventi eseguiti attraverso l'esecuzione di interventi mirati su rischi specifici. Si è trattato dunque di un'innovativa modalità di vigilanza, che associa agli interventi tradizionali interventi più puntuali sulla verifica di singole situazioni dialogando più frequentemente con le figure aziendali della prevenzione. Un modello di vigilanza che ha le potenzialità per essere maggiormente efficace come guadagno in termini di prevenzione.

E le sue potenzialità aumentano se il modello continua a rimanere integrato nel sistema delle relazioni portuali con i diversi interlocutori, attraverso scambi proficui organizzati in incontri, momenti informativi e comunicativi, formazione. Sono state condotte diverse iniziative formative e comunicative, sia nei confronti del mondo del lavoro sia rivolte agli operatori delle Ausl di altri porti italiani, al fine di diffondere l'esperienza ravennate favorendo l'omogeneità dei comportamenti.

E in maggior dettaglio, un seminario formativo con Autorità di Sistema Portuale e Inail nel 2018 e, nel 2019, due interventi di formazione ed un convegno nazionale in collaborazione con l'Università di Bologna. Sempre nel 2019 l'unità operativa ha portato una propria relazione al congresso della Società Italiana di Medicina del Lavoro.

L'esperienza e le competenze maturate negli anni, nonché il sistema di tipo integrato nel quale si svolgono le attività di prevenzione nel porto di Ravenna, hanno indotto a proporre l'istituzione Master universitario in salute e sicurezza nel lavoro portuale, il cui avvio, a Ravenna, è previsto con l'inizio dell'anno accademico 2020-2021 e vedrà come docenti sia accademici dell'Università di Bologna sia professionisti della nostra Azienda e del territorio. Il Master, della durata di un anno, si rivolge a tutti i professionisti e agli operatori che, in Romagna ma anche altrove, si occupano o intendono occuparsi di tutela della salute del lavoro portuale.

## Gruppo Onorato Armatori, azioni a favore del mare e dell'ambiente

Il Gruppo Onorato armatori impegnato nelle battaglie a favore della riduzione della plastica monouso non riciclabili a bordo delle navi Moby, Toremar e Tirrenia e per la riduzione delle emissioni di CO2 nell'atmosfera.

MILANO- Moby, Tirrenia e Toremar azioni a favore dell'ambiente e del mare. Sulle navi del Gruppo Onorato armatori è stato implementato, in collaborazione con il Gruppo Ligabue, storico partner per la ristorazione, un progetto teso alla riduzione della plastica a bordo, con l'obiettivo finale di limitare drasticamente il consumo dei prodotti di plastica monouso non riciclabili. Lo fa sapere il Gruppo armatoriale in una nota.

Dallo scorso anno, su tutte le navi del Gruppo Onorato Armatori, nell'ambito del servizio di catering e ristorazione di bordo, è stata avviata inizialmente la sostituzione dei prodotti in plastica monouso di maggiore utilizzo, come piatti e bicchieri in plastica che sono stati rimpiazzati con altri di polpa di cellulosa, cartoncino e PLA o proprio con nuove modalità di servizio. Ad esempio, panini e croissant, già dalla scorsa estate, vengono serviti in sacchetti di carta evitando il classico piatto in plastica.

Sono state eliminate anche le palettine per il caffè e tutte le posate e le cannucce pieghevoli in plastica per le bibite, con un notevole sforzo organizzativo. Il progetto ha interessato non solo i prodotti che non potranno essere immessi sul mercato, ma anche quelli per cui la legge prevedrà "solo" una riduzione del consumo. Rispetto allo stesso periodo del 2018, nel secondo semestre del 2019, sono stati consumati oltre 4 milioni di articoli in plastica monouso in meno. Attualmente Moby, Tirrenia e Toremar – sempre in stretta sinergia con il Gruppo Ligabue - stanno lavorando sulle ultimissime sostituzioni degli articoli in plastica monouso non riciclabili, prospettando il completamento del progetto indicativamente entro l'estate di quest'anno.

Moby, Tirrenia e Toremar hanno anche costituito un apposito dipartimento "Energy saving" per limitare le emissioni di CO2 nell'atmosfera e ogni viaggio delle navi delle Compagnie del Gruppo Onorato costituisce un risparmio dell'anidride carbonica rilasciata nell'aria. Basti pensare che le due ammiraglie della flotta merci, le gemelle Maria Grazia Onorato e Alf Pollak, ogni viaggio sulla rotta fra Genova, Livorno, Catania e Malta permette di imbarcare fino a 283 semirimorchi che, messi uno dietro l'altro sulle autostrade, significherebbero oltre quattromila metri lineari di mezzi inquinanti sulle strade. E i dati su ogni singolo viaggio vengono di pari passo.

Una nave di questo tipo comporta una riduzione delle emissioni di CO2 nell'atmosfera. A parità di peso trasportato, un aereo emette una quantità di anidride carbonica di oltre 20 volte superiore rispetto a quella di una nave ro-ro e se l'equivalente caricato dalle navi del Gruppo in un anno fosse trasportato in aereo, le emissioni aggiuntive di CO2 nell'atmosfera sarebbero di 1,9 milioni di tonnellate, equivalenti a 224 milioni di euro di costi sociali, calcolati da uno studio dell'autorevole The European House – Ambrosetti e connessi alle esternalità negative dell'anidride carbonica.

E poi, a completare l'anima "green" di Onorato Armatori, c'è una particolare cura per gli animali: sia a bordo, con l'attenzione ai cani e agli animali domestici, per cui sono previsti particolari trattamenti

e la possibilità di viaggiare con i rispettivi padroni. O, soprattutto, con la collaborazione con i biologi marini che hanno portato avanti anno dopo anno le campagne di avvistamento dei cetacei, il “Santuario dei cetacei”, conoscere le loro abitudini e comprendere nel migliore dei modi come preservarli e tutelarli.

“Tutte le azioni positive che stiamo portando avanti – spiega Achille Onorato, amministratore delegato del gruppo armatoriale – nascono dal nostro amore per il mare, declinato in tutte le sue sfumature. Che si tratti di combattere la battaglia contro la plastica impunemente gettata, che ci ha visto aderire fra i primissimi ai protocolli di difesa del mare con i nostri uomini pronti a segnalare immediatamente alle autorità qualsiasi concentrazione anomala di materie plastiche avvistate in mare, o di contribuire all’azzeramento di CO<sub>2</sub>, noi ci siamo. E tengo a sottolineare come tutte le nuove navi delle nostre Compagnie, dalle due ro-ro Maria Grazia Onorato e Alf Pollak, alle due cruise-ferry in costruzione in Cina, fino a Vincenzino O., l’ultimo rimorchiatore entrato nella nostra flotta, siano sempre all’avanguardia nelle dotazioni tecniche compatibili con il rispetto dell’ambiente, dagli scrubber per la pulizia dei fumi alla possibilità di alimentazione ibrida già prevista in fase di progetto. Non sono solo le navi più grandi e più moderne del Mediterraneo, ma anche le più verdi”.

## **Nel 2019 calati i metri lineari in transito a Stazioni Marittime di Genova**

Nel 2019 il traffico di carichi rotabili imbarcati e sbarcati dalle navi di Grandi Navi Veloci, Moby, Tirrenia e dalle compagnie di traghetti africane presso le banchine di Stazioni Marittime di Genova sono risultati in calo del 4,62%. Lo ha reso noto la stessa società terminalistica controllata dal Gruppo Msc che ha calcolato appunto una flessione di circa 87mila metri lineari di merce in meno rispetto all'esercizio 2018.

Sul fronte passeggeri, invece, la crescita è stata del 4,2% (88.274 unità in più) per un totale di 2.168.721 persone imbarcate e sbarcate dai traghetti. Sono aumentati in particolare i passeggeri per la Sardegna, mentre diminuiti quelli da e per Palermo, Nord Africa e Corsica.

Record storico invece di croceristi nei terminal di Stazioni Marittime con 1.350.000 passeggeri imbarcati e sbarcati. In totale tra traghetti e crociere sono stati movimentati oltre 3,5 milioni di passeggeri, con un incremento di quasi 427.000 passeggeri rispetto al 2018.

Per il 2020 il terminal prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con valori che si attesteranno su una percentuale del +2%, mentre il traffico crociere dovrebbe invece registrare ancora un incremento. Nel 2020 verranno movimentati 280 scali con circa 1.400.000 di croceristi, di cui 750.000 home port e 650.000 transiti.

## **La Via della Seta diventa hi-tech: ora la Cina punta sul nuovo porto ligure Vado Gateway**

### **Lo scalo più tecnologico**

È operativo il nuovo terminal container di Vado Ligure, considerato uno snodo portuale strategico per la nuova Via della Seta. Inaugurato a dicembre, lo scalo metterà in collegamento i mercati del Nord Italia, Svizzera, Germania e Francia Nord Orientale con il Far East. Per il progetto di riqualificazione del Vado Gateway, l'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha investito 450 milioni di euro, 180 milioni dei quali da parte di APM Terminals (società italiana con sede in Olanda ma di proprietà cinese e danese) che lo gestirà per i prossimi 50 anni. Oggi, al termine della ristrutturazione, il Porto di Vado è uno dei primi in Italia per movimentazione delle merci (a regime gestirà 900.000 container da 20 piedi l'anno) ed è sicuramente il più tecnologico d'Italia, avendo implementato una serie di innovazioni che solo pochissimi altri scali europei possono vantare.

### **Sicurezza e velocità**

«Ciò che più fa la differenza è l'automazione di piazzale», ci racconta Raffaello Cioni, Chief Operating Officer del Porto: «C'è un sistema di telecamere e sensori ottici che, al momento dell'ingresso via nave o via camion, riconosce il container e ne legge i dati identificativi stampati sulle fiancate. Questo, in passato, era un compito destinato all'essere umano e non alla macchina. Utilizzare questo sistema video aumenta la sicurezza delle persone che lavorano, oltre all'accuratezza e alla velocità della raccolta dei dati».

### **Automazione**

«Quando i container devono essere scaricati dalle navi, entra in azione un sistema automatico di riconoscimento che corre lungo tutta la banchina su un binario — prosegue Cioni —. La macchina si muove finché non riprende tutto, grazie a dei sensori che rilevano la presenza dei container stessi e fanno in modo che la telecamera - posizionata sulle gru - si allinei per riprenderli. Succede la stessa cosa quando invece il container entra in porto via strada: il tir si presenta ai gate di accesso, passando i quali viene riconosciuto da otto telecamere in grado di leggere la targa e i dati del container stesso. È la tecnologia Ocr. Solo a questo punto si apre la sbarra e il container può entrare in porto».

### **Primato in Italia**

Il container registrato entra così nel sistema che ne gestisce in automatico lo stoccaggio temporaneo, la movimentazione in funzione della destinazione finale e il controllo della documentazione e delle condizioni di viaggio. Il Porto di Vado è il primo in Italia che è in grado di automatizzare l'intero gate partendo dalla registrazione automatica dei container.

## **Sistema operativo**

«Appena il container entra nel gate, i dati registrati nel sistema operativo informatico scatenano una serie di ordini di lavoro per i mezzi che operano nel porto, a partire dalle gru a cavaliere che lo trasportano dalla banchina al piazzale e viceversa. Appena ricevono l'ordine (trasmesso "paperless"), la gru a cavaliere sa dove deve andare, cosa prendere, quando prenderlo e dove portarlo. Le gru automatiche poi prendono immediatamente il container in consegna e lo preparano in funzione della destinazione finale. In questo modo, ovviamente, è possibile conoscere in tempo reale la posizione di ogni singolo container».

## **Uomini al sicuro**

«Abbiamo 14 gru nel piazzale, due per ogni yard block. È la prima volta che in Italia vengono utilizzate gru automatizzate senza personale a bordo. Una serie di sensori ne controllano i movimenti orizzontali e verticali e fanno in modo che il container, dopo lo sbarco, venga gestito in piena sicurezza. Le gru infatti non possono muoversi se rilevano la presenza di un uomo in zona».

## **Traffico fluido**

«Uno dei problemi di tutti i terminal è che esiste una zona di interferenza dove i camion che vengono da fuori incrociano i mezzi di movimentazione portuale. Questo comporta un potenziale rischio. La nostra struttura ha superato il problema: il layout del porto prevede che nessun mezzo possa entrare nelle aree operative di piazzale, avendo realizzato delle piazzole esterne alle aree di stoccaggio dove si muovono solo le gru a cavaliere per consegnare e ricaricare. Non c'è nessun transito né traffico di mezzi. Un sistema innovativo che garantisce i massimi standard di sicurezza e ha un impatto significativo sul lavoro di tutti».

## **Prenotazioni**

«L'altra grande novità sta nel sistema di prenotazione degli accessi degli autotreni», conclude Raffaello Cioni. «Il camion in entrata si trova a dover oltrepassare due varchi, quello dell'autorità portuale e quello dell'ingresso vero e proprio nel terminal dove viene registrato dalle telecamere. Il driver deve effettuare una prenotazione di scarico (ed eventualmente di ricarica) indicando attraverso lo smartphone una finestra di due ore nella quale pensa di arrivare al terminal, fornendo in anticipo i dati per una preidentificazione. Questo ci permette di conoscere a priori i flussi e ottimizzare tempi di scarico e carico, evitando code». Tutta la struttura è stata costruita verso il mare, senza sfruttare zone di costa. La banchina è lunga ben 700 metri e può ospitare una grande nave di ultima generazione, lunga 400 metri e capace di portare 18000 container.

di Enrico Maria Corno



## Cura del ferro al terminal Psa I treni merci aumenteranno del 50%

Simone Gallotti / GENOVA

Tutto è pronto per l'evento che «aspettiamo da quando è nato il terminal a Pra'. Da 25 anni». Gilberto Danesi, manager di Psa, guida la principale banchina del porto di Genova: sul lato mare è filato sempre tutto liscio, con investimenti e traffico in crescita. Ma sulla terra mancava il polmone ferroviario. Per ottenerlo Danesi ha dovuto lottare per anni: «Il primo passo della cura del ferro è stato fatto, ma

siamo solo all'inizio». Il secondo binario nascerà ufficialmente mercoledì 29 («in anticipo sui tempi previsti di circa due settimane e persino con l'emergenza Morandi in atto», dice il manager portuale) con una cerimonia che sancirà l'inizio di un programma più ampio di potenziamento del terminal.

### PIÙ TRENI, MENO CAMION

Il secondo binario consentirà di aumentare «anche de 50% le nostre prestazioni su ferrovia. E' l'inizio di una crescita della capacità sui binari che sarà completata nel giro di qualche anno e che porterà benefici anche sul fronte ambientale». Meno tir sulle strade, più treni. E per la Liguria e per la

viabilità di Genova soprattutto, si tratta di un'alternativa per decongestionare le strade e per superare anche le difficoltà sulla rete autostradale. Rfi, la società di ferrovie che ha realizzato l'opera, ha annunciato un investimento di 25 milioni di euro per la cura del ferro sul terminal di ponente e Psa ha già comprato le gru adatte per sfruttare al meglio il raddoppio del binario, investendo così altri soldi nel porto di Genova. E a settembre potrà già iniziare la piena operatività, portando le coppie di treni «dalle 12 attuali a circa 18-20».

### IL MEGA HUB FERROVIARIO

Il raddoppio di quel binario è però anche propedeutico al grande sogno, ora più vicino, inseguito da tempo da Danesi: il parco da sette binari da 750 metri che potrà essere realizzato solo dopo l'abbattimento del viadotto che collega il terminal all'autostrada. «Lo avremo entro il 2023» spiega Danesi rassicurato sulle date da Rfi. Il nuovo bypass per i camion dovrà essere rea-

lizzato tenendo conto della batteria di binari che «aumenterà ulteriormente la nostra operatività». Quando sarà pronta anche questa opera, Genova potrà competere con gli altri scali «guardando finalmente anche a Nord» dice Danesi.

### AREA DI CACCIA

I treni da 750 metri sono necessari per attirare «più traffico dal Nord Europa. Sono i nostri mercati, quelli del sistema portuale della Liguria e noi saremo pronti. Ci presenteremo con tutte le carte in regola e potremo competere con il Northern Range. Anzi: quando il grande hub sarà realizzato, diventeremo l'operatore con il più grande terminal ferroviario di banchina di Italia e tra i maggiori in Europa. Nel Nord utilizzano le chiatte, noi potremo sfruttare il treno». Danesi corre, questa volta è persino ottimista sui tempi di realizzazione. Ed è convinto che con queste due mosse nel giro di tre anni, il terminal Psa di Pra' potrà diventare «leader nel Mediterraneo». —



# I cinesi danno l'addio al porto per i mancati dragaggi in laguna

**Raoul de Forcade**

La Cina diventa più lontana per il porto di Venezia, che ha appena perso parte della sua Via della Seta. E, con questa, circa 50 milioni di euro l'anno. Lo scalo ha dovuto dire addio alla linea diretta di trasporto container con la Cina e il Sudest asiatico. La decisione è stata presa da Ocean Alliance, la compagine formata dalle compagnie Cma-Cgm, Cosco Shipping, Evergreen e Oocl, ed è legata al fatto che Venezia non dispone più di pescaggi adeguati a consentire la navigazione delle grandi portacontainer destinate al servizio Aem6, che collega appunto Shanghai (e altre città asiatiche, compresa Singapore) con la Laguna. Il ser-

vizio, quindi, sarà soppresso da aprile.

La situazione preoccupa (e irrita) non poco l'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia, che da anni si batte per risolvere la questione dei fanghi depositati nei canali. Anche perché gli effetti di questa situazione sono da ascrivere alla lentezza nel decidere (o alla volontà di frenare?) di Governo ed enti statali. Il ministero dell'Ambiente non ha ancora varato il Protocollo fanghi necessario al loro smaltimento. E anche i paletti e i lunghi iter burocratici di Ispra, dell'Istituto superiore della sanità e della Commissione di salvaguardia di Venezia, aggravano l'impasse.

«I fondi per i dragaggi manutentivi – spiega Pino Musolino, presidente dell'Adsp – ci sono (23 milioni, ndr) e, se arriverà presto il via libera all'individuazione dei siti di conferimento dei sedimenti scavati, potremmo tornare al pescaggio necessario (11,5 metri, ndr) per far arrivare in tranquillità

le navi container entro l'estate 2020». Per l'attuale situazione di stallo, prosegue Musolino, «abbiamo già perso circa 50 milioni di ricchezza generata nel sistema portuale su base annua, con ulteriori perdite ancora difficili da quantificare al momento. Un danno assolutamente evitabile, visti i ripetuti avvertimenti che in tal senso abbiamo lanciato nel corso degli ultimi anni, che avrà ripercussioni anche sull'indotto e sulla catena di valore della manifattura veneta e lombarda».

La decisione di Ocean Alliance, comunque, conclude Musolino, «non sarà la morte del porto di Venezia, che rimane centrale in quanto grande porto industriale e commerciale, leader nazionale del project cargo e tra i principali attori delle rinfuse e merci varie. Continuerò a relazionarmi con le compagnie e a tessere rapporti commerciali, per riportare il servizio diretto a Porto Marghera».



## Un decreto per scacciare le grandi navi da aprile

Ipotesi di lavoro su Venezia: a partire dal 1° aprile prossimo un decreto potrebbe allontanare dalla vista indignata di intellettuali e turisti le grandi navi da crociera che oggi passano davanti al palazzo ducale. Si tratta ancora di un'ipotesi su cui si starebbe orientando il Governo Conte, e in particolare i ministri più coinvolti cioè — in ordine alfabetico — Ambiente, Beni Culturali, Infrastrutture e Trasporti (ministri Sergio Costa, Dario Franceschini e Paola De Micheli).

Il decreto scaccianavi potrebbe essere formalizzato in un prossimo "Comitatone", cioè l'organismo interministeriale per la salvaguardia di Venezia. La convocazione dell'organismo interministeriale è ancora da fissare ma con ogni probabilità la data sarà successiva alla tornata di elezioni regionali di fine gennaio.

Sono questi — uno spostamento delle grandi navi e la convocazione di un incontro istituzionale — i temi di un incontro riservato che si è svolto la settimana scorsa ai Beni Culturali con i ministri per esaminare le soluzioni che consentano di ridurre la visibilità delle brutte navi da crociera davanti alla curiosità morbosa di migliaia di turisti e all'orrore del mondo intellettuale.

L'ipotesi di limitare le navi da aprile non è casuale. Con la primavera, in aprile le compagnie di crociera torneranno a infittire il calendario di arrivi e partenze da Vene-

zia, calendario che durante l'inverno viene diradato.

Fra le soluzioni per allontanare quell'oggetto d'orrore ci sarebbe la possibilità di far ormeggiare in via temporanea le navi più grosse in una zona remota del porto di Venezia, cioè nelle aree dei container e dove attraccano i traghetti ro-ro per il Levante. Sono approdi lontanissimi dal centro storico e a ridosso del petrolchimico di Marghera.

Per poter spostare così lontano le grandi navi sarebbero necessari alcuni lavori importanti di adeguamento. Bisogna approfondire alcune vie navigabili e il traffico passeggeri va separato del tutto dal traffico industriale: non è bene che navi cariche di sostanze pericolose incrocino navi cariche di vacanzieri. I lavori per adeguare il terminal container potrebbero costare attorno al milione di euro e andrà bandita una gara per poterli eseguire. I tempi interminabili di una gara a evidenza pubblica sono assai più lunghi di quella premura che vorrebbero i politici. In alternativa vi sarebbero alcune banchine libere nel porto industriale.

Sui progetti per spostare le grandi navi ci sono però i dubbi su come sarà regolato il Mose in rapporto con i flussi di navigazione e ci sono le insicurezze sui fondali inadeguati, il cui dragaggio è bloccato dalle incertezze del ministero dell'Ambiente.

Per consentire alle navi da crociera di passare nelle zone della laguna più lontane dal centro storico bisognerebbe approfondire i canali di navigazione; la sabbia e i fanghi dragati però potrebbero essere considerati rifiuti pericolo-

si e con ogni probabilità qualsiasi destinazione sia assegnata loro rischierebbe un'imputazione per traffico illecito di rifiuti tossici. Quindi per ora l'unica via navigabile aperta è quella ad alta visibilità e altissima indignazione in mezzo al centro storico.

A Venezia intanto torna a mobilitarsi il mondo intellettuale contrario alle navi da crociera e al turismo popolare, di cui sottolinea i danni. Movimenti sociali e ambientalisti si sono riuniti domenica nel sestiere di Castello per organizzare una manifestazione di protesta per fine marzo. Oggetto della contestazione le grandi navi, il Mose, il progetto di potenziare l'aeroporto Marco Polo di Tessera e diversi altri temi sociali e ambientali.

—J.G.