



16 Dicembre 2015

OGGI A ROMA NELLA SALA ORLANDI DI CONFCOMMERCIO

## Il “confine dei giganti” (ma chi parla dei ro/ro?)

L'attenzione generale è focalizzata sui containers malgrado l'importanza dello short sea shipping per l'Italia e l'Europa

ROMA - Il confine dei giganti: è il tema, incentrato sulla crescita esponenziale delle dimensioni (e della portata) delle full-containers, con le problematiche che il fenomeno pone - e specialmente porrà - per i terminal italiani e mediterranei. Se ne parlerà oggi dalle 10 a Roma, nella sede di via Belli di Confcommercio, per iniziativa di Federagenti con i saluti di Carlo Sangalli, la presentazione del suo



presidente Michele Pappalardo e  
A.F.  
(segue in ultima pagina)

# SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

## Sulla Catania-Ravenna

### Il "confine dei giganti"

una tavola rotonda con Pasquale Monti (Assoport), Marco Conforti (Assiterminal), Thomas Baumgartner (Fercam) e Ignazio Messina (ad Messina Group).

Se il tema dei giganti del mare rappresenta una delle attualità più sentite nel cluster portuale, è sintomatico che sia a livello della commissione della UE sulle politiche dello shipping, sia anche sui documenti di analisi dei flussi delle merci nel Mediterraneo "allargato", stia aumentando l'interesse per lo short sea shipping, ovvero per il comparto dei ro/ro che rappresenta la spina dorsale dei tanti progetti sulle Autostrade del mare. Un comparto, quello dei ro/ro, che vede l'Italia stabilmente piazzata nei primissimi posti come sviluppo dei traffici, che vede l'italiana Grimaldi (nella foto una rappresentanza della sua moderna flotta) al primo posto assoluto come valenza armatoriale ma anche come proiezione internazionale, ma che nelle varie proiezioni anticipate della riforma della legge 84/94 non sembra avere la considerazione che si da invece al comparto dei containers. Solo un'impressione, forse sbagliata: ma che dovrà essere verificata anche sulla pianificazione porto per porto: dalla quale appare - come del resto ha sottolineato lo stesso ministro Delrio - una sovrabbondanza (eccessiva e sotto certi aspetti addirittura colpevole) di progetti per grandi terminal contenitori, mentre il comparto ro/ro sembra far la parte della Cenerentola. Cioè sopportato in alcuni scali pur importanti, emarginato in altri, e poco gratificato dalla stessa politica della UE dove da una parte si enfatizzano le Autostrade del mare e dall'altra si continuano a rimandare provvedimenti come i bonus che devono aiutare i Tir a scegliere le navi, malgrado la strada aperta in modo pionieristico dall'Italia con RAM e le reiterate sollecitazioni dello short sea shipping.

### In Europa e in Italia

possano aggiungere valore a ciò che viene deciso a livello internazionale. Violeta Bulc, commissario Ue ai Trasporti, ha ringraziato l'ECSA per il suo contributo e ha espresso la speranza che shipping e Commissione possano irradure tali priorità in azioni concrete. "116 + 1 punti ECSA sono una proposta molto olistica - ha affermato la Bulc - invitando "il settore dei trasporti marittimi a lavorare più da vicino con la Commissione nelle direzioni

proposte. E un processo che ci renderà entrambi più forti". Una delle proposte ricorrenti della signora Bulc è la digitalizzazione e i suoi numerosi vantaggi in settori quali la semplificazione amministrativa e il completamento del mercato interno per lo shipping, che rimangono una pietra miliare della politica marittima della Commissione. Tra i partecipanti all'incontro anche Wim van de Camp, eurodeputato olandese del PPE, che ha sollecitato la Commissione a presentare il "pacchetto" shipping sottolineando l'importanza di rivitalizzare il trasporto marittimo a corto raggio in Europa. Mark Frequin, direttore generale delle Infrastrutture del ministero dei Trasporti e Mobilità olandese, ha brevemente presentato le priorità della prossima Presidenza olandese del Consiglio, fra le quali un accordo sulla politica portuale europea, l'esercizio refit sulla legislazione sicurezza delle navi passeggeri e un approccio più pragmatico in sede IMO. Particolare attenzione sarà data alla navigazione a corto raggio, con una conferenza organizzata dalla presidenza olandese nei Paesi Bassi all'inizio del 2016, al quale parteciperà anche l'ECSA. Le 16+1 proposte Ecsa sono disponibili all'indirizzo: [http://www.ecsa.eu/images/NEW\\_Position\\_Papers/ECSA\\_Setting%20Sail%20for%202017.pdf](http://www.ecsa.eu/images/NEW_Position_Papers/ECSA_Setting%20Sail%20for%202017.pdf).

\*\*\*  
**ROME MED 2015:** dal 10 al 12 dicembre si svolge a Roma il Forum MED - Mediterranean Dialogues, promosso dal ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale e dall'ISPI (Istituto per gli Studi di Politica Internazionale) con la collaborazione di ArabTrans Think Thank Network e di Aspen Institute Italia. La prima edizione dal titolo "Beyond Turmoil, a positive Agenda" ha come obiettivo di fornire le basi per una nuova agenda per il Mediterraneo affinché la regione cessi di essere percepita solo come sinonimo di crisi, pericolo e instabilità, ma torni ad essere teatro di opportunità. Il Forum è dedicato alle attuali sfide e trasformazioni dello scenario Mediterraneo diventato l'epicentro del disordine internazionale. La priorità resta la sconfitta di Daesh e dell'estremismo violento, l'avvio di una transizione politica in Siria e la nascita di un governo di concordia nazionale in Libia, ma è necessario andare oltre il caos attuale e immaginare un nuovo ordine regionale costruito attraverso la diplomazia, il partenariato, la governance e il co-sviluppo. Al Forum, articolato in 3 giornate di incontri, 4 Special Dialogues, 4 percorsi (Shared Prosperity; Shared Security; Migration; Media, Culture & Society) e 23 sessioni, presenti 33 capi di Stato, ministri e vertici di organizzazioni internazionali e 200 leader dell'economia,

della politica e della cultura.

### Normative sui dragaggi

sede della Provincia con alcune significative presenze - oltre al sottosegretario Velo e al suo staff anche il segretario generale di Assoport Ferrandino, il commissario delle Autorità portuali di Piombino Guerrieri e il presidente di Carrara Messineo, il consigliere regionale membro della commissione ambiente di Firenze Gazzetti, il senatore Filippi - ma anche con qualche altrettanto significativa assenza: quella ormai scontata del sindaco di Livorno Nogarini, di Maria Carmela Giarratano direttore generale dell'Ambiente, di Enrico Puija direttore generale del ministero dei trasporti e infrastrutture. Il commissario dell'Authority di Livorno, Gallanti, si è fatto rappresentare dal dirigente del settore Ambiente Motta, che ha riferito anche sulle tematiche più urgenti di Livorno che le nuove norme dovrebbero risolvere, in particolare la stabilizzazione delle vasche di colmata e la semplificazione dei dragaggi per la futura e auspicata Darsena Europa.

Silvia Velo è stata chiara, sia nell'introduzione del dibattito, sia nelle conclusioni. "Abbiamo perseguito una riforma - ha detto attesa da anni, che va nella direzione di una sostanziosa semplificazione normativa e che favorirà l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili, con costi molto meno onerosi per i porti e per lo Stato. Sono convinta - ha aggiunto - che queste modifiche normative sulle operazioni di dragaggio avrà un impatto rilevante nello sviluppo del sistema portuale italiano coniugando crescita e sostenibilità."

Sui tempi, il sottosegretario all'Ambiente ha ricordato che la messa a punto dei regolamenti è pressoché completata e che si tratta adesso di passare attraverso i vari "cancelli" imposti dalle normative di controllo: la conferenza di servizi tra ministeri, la conferenza Stato-Regioni e infine il Consiglio di Stato. Con appuntamenti che sono peraltro già stati schedati fin da questasettimana (un primo incontro è per domani). Due i temi fondamentali: i fanghi di dragaggio potranno essere utilizzati per ripascimenti delle spiagge se riconosciuti puliti, in seconda istanza scaricati in mare oltre 3 miglia dalla costa: se ritenuti inquinati andranno in vasca di colmata (le cui normative saranno totalmente semplificate) e solo in caso di inquinamenti pesanti si dovrà procedere a bonifica.

### Lo schema

## del ministero

tempi brevi, a superare le difficoltà tecniche e operative che sono state riscontrate in questi anni nella realizzazione delle opere di dragaggio.

### DI COSA SI TRATTA

Per quanto riguarda i regolamenti, il primo tratta le modalità di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere che ricadono all'interno dei SIN, i Siti di Interesse Nazionale (ad esempio Livorno, Piombino e Carrara).

Il secondo, in attuazione dell'art. 109 del D.Lgs 152/2006, è il regolamento che disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di dragaggio al di fuori delle aree SIN, le modalità e i criteri per la gestione del materiale dragato, tra cui l'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini.

### GLI ALTRI PROVVEDIMENTI

Con un emendamento al Collegato Ambientale (provvedimento già approvato in Senato e in attesa dell'ok definitivo della Camera) vengono semplificati i criteri di costruzione delle casse di colmata e delle vasche di raccolta.

Oggi, le casse di colmata, le vasche di raccolta o le strutture di contenimento vengono costruite, anche dove non si è in presenza di materiali pericolosi, con parametri di permeabilità pari a quelli previsti per il contenimento dei rifiuti dal Decreto legislativo 36/2003.

Con questa modifica normativa tuteliamo le acque e il suolo attraverso le migliori tecnologie disponibili, tenendo conto della tipologia di materiale che si va a trattare caso per caso. Ma è stato fatto di più.

Con un'altra modifica al Collegato Ambientale e grazie al lavoro svolto da un gruppo di lavoro istituito, presso il Ministero dell'Ambiente, a cui hanno preso parte il Ministero dei Trasporti, il Ministero della Salute, ISPRA, ISS e il CNR, sono state definite le linee guida e i valori di riferimento che consentono l'automatica deperimenzione delle aree a mare da SIN a SIR (Siti di Interesse Regionale).

### IDRAGAGGI COME UN'OPPORTUNITÀ

Sviluppo economico e sostenibilità ambientale non sono in antitesi. I dragaggi devono essere un asset fondamentale per lo sviluppo della blue economy, ma lo devono diventare anche dal punto di vista ambientale.

### QUALI BENEFICI DA QUESTE RIFORME

Avremo, finalmente, un quadro regolamentare chiaro, certezza e semplificazione delle procedure; in sintesi una normativa che affronta in maniera organica la questione dei dragaggi nelle varie tipologie dei porti italiani. In breve tempo saranno superate le difficoltà riscontrate in questi anni durante

le operazioni di dragaggio e nella gestione del materiale dragato nei vari usi consentiti, casse di colmata, immersione a mare e ripascimento.

Si tratta di un percorso di riforma atteso da anni che va nella direzione della semplificazione normativa e che favorirà l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili per l'esecuzione degli interventi.

### QUALI RIFLESSI PER LA COSTA TOSCANA

Mentre Piombino ha già effettuato importanti opere di infrastrutturazione e di dragaggio portando i fondali a -20 mt (e lo ha fatto utilizzando in via sperimentale alcune procedure inserite nei nuovi regolamenti che andremo a definire), Livorno e Carrara potranno beneficiare delle semplificazioni in via di approvazione nelle opere di dragaggio e gestione dei sedimenti, sia nell'eventuale realizzazione delle casse di colmata.

### I TEMPI

È un percorso che prevede tempi diversi, trattandosi di un insieme di provvedimenti distinti, ma il traguardo che ci siamo posti è quello di concludere questo percorso di riforma entro la fine dell'anno.

### GLI ALTRI PROVVEDIMENTI

Con un emendamento al Collegato Ambientale (provvedimento già approvato in Senato e in attesa dell'ok definitivo della Camera) vengono semplificati i criteri di costruzione delle casse di colmata e delle vasche di raccolta.

## Presentata Napoli Week

Club Port of Naples e gemellata con la Genoa Shipping Week, la scorsa edizione realizzata a fine giugno 2014, ha visto la presenza di oltre 3000 ospiti provenienti da 50 nazioni per partecipare ai 42 eventi a calendario.

La Naples Shipping Week - sottolinea il presidente Giuseppe D'Amato - gratifica l'orgoglio partenopeo dello shipping, storicamente insediato nel nostro territorio, e riconferma l'importanza di Napoli. Il capoluogo campano è infatti all'avanguardia in Italia grazie alla presenza del 50% circa della flotta mercantile nazionale, costituita da navi moderne e tecnologicamente avanzate e che fanno capo ad armatori della Provincia di Napoli, confermando la leadership napoletana già presente da tempo del Regno delle due Sicilie. Abbiamo a Napoli anche l'unica Università dello Shipping in Italia (la prestigiosa Università Parthenope) e la Fondazione IPE (che svolge Master annuali di eccellenza in Shipping e Logistica). Pertanto - aggiunge D'Amato - Napoli merita una grande e prestigiosa Shipping Week affinché la sua eccezionale tradizione marinara, passata e presente, possa essere riconosciuta in tutto il mondo.

Il cluster marittimo napoletano

- aggiunge Umberto Masucci, presidente The International Propeller Club Port of Naples - è la prima industria della città e siamo molto lieti che Napoli possa ospitare per una settimana il gotha mondiale del settore. La Campania è al 7° posto fra le regioni per contribuzione al PIL nazionale, al 3° posto per "intensità" marittima, al 1° posto per la consistenza della flotta armatoriale come ha rilevato dall'Istat e dal 5° rapporto Censis sull'Economia del Mare di Federazione del Mare. Con quest'evento, gemellato con la città di Genova per offrire ad anni alterni, una manifestazione interamente dedicata alla cultura e all'economia del mare, il Propeller intende sottolineare il proprio ruolo di ambasciatore dello shipping e dell'economia marittima in Italia sia a livello internazionale. Siamo sicuri che la manifestazione contribuirà a rinsaldare il rapporto fra il Porto e la città e restituire slancio ed entusiasmo al nostro scalo in un momento cruciale per il settore.

Anche in questa edizione l'intera città sarà coinvolta da conferenze e incontri dedicati allo shipping, alla logistica e all'innovazione tecnologica in campo marittimo e da visite ed eventi culturali organizzati fra la Stazione Marittima, l'Acquario, il Porto di Napoli, il Maschio Angioino, l'Università Parthenope di Napoli e altri luoghi del capoluogo partenopeo.

La Stazione Marittima di Napoli, fulcro della manifestazione, ospiterà conferenze e incontri aperti agli operatori del cluster marittimo, protagoniste l'8ª edizione di PORT&SHIPPINGTECH, il forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, main conference della NSW e, per la prima volta a Napoli, la MED SECURITY SUMMIT, Conferenza Internazionale sulla sicurezza portuale e marittima, che riunirà molteplici esperti in un confronto sulle problematiche legate al trasporto e alla sicurezza marittima nel Mediterraneo.

L'evento di networking di punta della settimana sarà di nuovo una grande cena prevista Venerdì 1 luglio nella quale nel quale gli ospiti potranno apprezzare i cibi che caratterizzano la tradizione culinaria napoletana e di altre città che si affacciano sul Mediterraneo; durante la prima edizione della Naples Shipping Week 2014, la suggestiva location di Castel dell'Ovo aveva accolto la Cena Napoletana cui hanno partecipato numerosissimi nazionali e internazionali.

La Naples Shipping Week - conclude Carlo Silva, presidente di ClickUtility Team - è una manifestazione "corale" che realizziamo grazie all'apporto di una squadra eccezionale di oltre 30 persone, costituita dai principali referenti dell'economia marittima napoletana e delle istituzioni locali. La manifestazione vuole essere un grande evento internazionale, punto

di riferimento per tutta la comunità internazionale dello shipping e della logistica.



vigore valida fino a tutto il 2016, che si aggiunge alle già competitive condizioni economiche riservate all'imbarco dei mezzi vuoti.

L'offerta ha l'obiettivo di favorire l'utilizzo dello scalo siciliano quale naturale porto di partenza e arrivo delle merci che transitano nella parte orientale della Sicilia, oltre a garantire una drastica riduzione delle emissioni di CO2 e la diminuzione del traffico stradale.

Tirrenia con questo bonus è impegnata a incentivare forme di trasporto ecosostenibili quale quello marittimo, che ha considerevoli effetti sia dal punto di vista economico che ambientale, con l'abbattimento delle emissioni di gas nocivi per la salute.

La Compagnia ha già compiuto passi importanti in questa direzione grazie alla recente sostituzione delle vecchie eliche con altre di nuova generazione, aumentando sensibilmente l'efficienza energetica della flotta con ricadute importanti sia sull'abbattimento dei costi che sulla tutela ambientale.