

ECONOMIA & MARITTIMO

LA GIORNATA SUI MERCATI		
FTSE MIB	27.346	+0,01%
FTSE ITALIA	29.939	+0,01%
EURO/DOLLARO	1,1334	+0,27%
DOW JONES	36.403	-0,23%
NASDAQ	15.741	-0,16%

SIGNORINI: «VEDREMO COSA SI PUÒ FARE E COSA NO, NON POSSIAMO PIÙ STARE FERMI ANNI»



DOMANDE & RISPOSTE

Dai pericoli alle altre città, ecco cosa serve sapere

1 I depositi di cui si parla sono pericolosi?
Potenzialmente sì, come tutte le attività industriali. I depositi trattano sostanze tossiche o infiammabili sopra i 65 gradi. Sono anche sottoposti a un monitoraggio di sicurezza per legge, cui i depositi attualmente a Miltedo ottemperano. Sostanze simili a quelle trattate a Miltedo si trovano già in porto, a Sampierdarena, nei depositi della Silomar.

2 Che tempi si prevedono per i trasferimenti?
Il sito, se approvato, si prevede sia operativo entro il 2025.

3 Chi sono i cittadini genovesi coinvolti?
Gli abitanti di Miltedo e quelli di Sampierdarena.

4 Perché i depositi vanno spostati da Miltedo?
Nel 1987 ci fu un incendio alla Carmagnani che costò la vita a quattro operai. Lo stesso anno Comune, Regione e Provincia siglarono un accordo per il trasferimento, in un'area meno vicina alle case. L'obiettivo era concretizzare entro il 1991. Il dibattito è ripreso con la liberazione del carbonile Enel nel 2017. Se l'operazione non si conclude il 15 gennaio 2022, si perderanno 30 milioni di contributi pubblici.

5 Perché è stato individuato Ponte Somalia?
Perché il gruppo Gavio, titolare della concessione, ha dato la sua disponibilità su 77 mila metri quadrati del compendio, considerato da Comune e Authority in un'area industriale con meno interferenze con la città rispetto a dove si trovano adesso i depositi.

6 Quali alternative?
L'ipotesi preferenziale di Superba era l'ex carbonile Enel, che l'Authority ha destinato ai container. L'opzione Savona è stata studiata e poi scartata, così come nelle aree vicine al Porto Petroli. Si discute della diga, o Calata Olii Minerali.

7 Chi è contrario?
Il Municipio Centro Ovest (che presenterà ricorso), i Comitati cittadini di opposizione al progetto, Legambiente, le aziende concorrenti e l'armatore Grimaldi, i sindacati dei trasporti e l'Enac che denuncia di non essere stata consultata a sufficienza, per le interferenze col traffico aereo.

8 Ci sono altri porti dove sono collocati?
I più grandi sono in Sardegna e in Sicilia. Sono lontani dalla città e inseriti in grandi complessi petrolchimici. Depositi sono presenti anche a Livorno e quello di Ravenna (in quest'ultimo caso lontani dalla città, ma alle spalle delle località balneari). Napoli ha un piccolo deposito in porto, in una situazione che parzialmente ricorda quella prevista a Genova.

Genova, ok ai depositi in porto Via all'iter per spostarli da Miltedo

Il board approva, ma chiedendo approfondimenti. Il Comune si astiene, la Consultiva è contraria

Alberto Quarati / GENOVA

Il comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale di Genova ha approvato la delibera per lo spostamento dei depositi chimici di Superba e Carmagnani da Miltedo a Ponte Somalia. Il provvedimento è passato, ma con la richiesta di approfondimenti. Oltre al voto favorevole del presidente del porto, Paolo Emilio Signorini, hanno sostenuto la delibera il rappresentante della Regione (Andrea La Mattina) e il Comune di Savona (Rino Canavese). Astenuti l'ammiraglio Sergio Liardo e il rappresentante di Comune e Città metropolitana di Genova (Giorgio Carozzi).

«A un certo momento - spiega Signorini all'uscita dal board - se si apre un'istruttoria, è necessario che questa vada avanti. Poi vedremo cosa si può fare e cosa no, faremo tutti gli approfondimenti del caso. Ma non è più possibile stare fermi per anni».

L'astensione del Comune («mi ha stupito, io spero sempre nell'unanimità» commenta Signorini) sarebbe un *beau geste* motivato dal fatto che - pur essendo il sindaco-commissario Marco Bucci con Signorini il principale propulsore dell'iniziativa - Comune e Capitaneria alla votazione hanno tenuto conto delle numerose istanze ancora aperte sulla ricollocazione dei depositi: dalle questioni tecniche alla contrarietà espressa da molti residenti, che proprio ieri hanno manifestato sotto le finestre di Palazzo San Giorgio.

Il comitato quindi ha dato mandato all'Authority di desti-

nare i 30 milioni di euro del Programma Straordinario (che dovevano essere impegnati entro il 15 gennaio, in base alle regole del Decreto Genova) alla ricollocazione dei depositi chimici, e di definire gli atti demaniali, accogliendo l'istanza presentata da Superba per la loro ricollocazione a Ponte Somalia, «ribadendo - dice la nota ufficiale dell'ente - la necessità della tenuta dei livelli occupazionali

e dello sviluppo dei traffici». I 30 milioni dovranno essere vincolati interamente interamente alla messa in sicurezza dell'impianto.

La decisione è stata presa, spiegano dall'Authority, «a valle del parere sfavorevole espresso dalla Commissione Consultiva in considerazione dell'urgenza e della strategicità dell'intervento e previo respingimento delle due istanze concorrenti».

In pratica, Palazzo San Giorgio dice ok allo spostamento, ma nella consapevolezza che i passaggi burocratici per finalizzare il progetto sono ancora parecchi, a partire dal primo, il più scontato, cioè l'approvazione dell'adeguamento tecnico funzionale della banchina (renderla cioè atta ad accogliere i prodotti chimici da stoccare nei depositi) da parte del Consiglio di Stato, senza il quale si è fermi. A seguire le ri-

serve dell'Enac, e i possibili ricorsi.

Già ieri sera Emanuele Grimaldi, principale cliente di Ponte Somalia, spiega che «negare l'accesso a chi muove 150 mila camion all'anno e 50 mila auto principalmente per le Isole è una cosa assolutamente scandalosa. Siamo molto delusi, questo è un torto alla città, al Paese e alla logistica, non solo al più grande armatore italiano». —

Sì anche dagli armatori, nonostante gli strali di Grimaldi. Pd all'attacco: «Bucci riferisca»

Il no alla delibera di sindacati e terminalisti Regione convinta dai paletti sulla sicurezza

IL RETROSCENA

Delibera sofferta tra un mare di veleni, come da tradizione a Palazzo San Giorgio quando le scelte sono dure. Comune astenuto, forse la sorpresa maggiore. Il sindaco ieri sera era al Carlo Felice non raggiungibile per commenti. L'ipotesi che si tratti di un atto di rispetto per chi sull'operazione nutre dubbi circolava anche dalle parti di Tursi, ma dovrà essere Bucci a spiegarla.

L'ok della Regione non era scontato: a differenza di Bucci, il governatore Giovanni Toti si è tenuto defilato rispetto ai casi depositi, tanto che ieri il consi-

gliere Pippo Rossetti (Pd) ne denunciava l'assenza in comitato. La Regione in realtà era presente col rappresentante La Mattina. Il voto a favore è derivato dall'inserimento di alcuni *caveat* nella delibera a favore del territorio, a partire dai 30 milioni per la sicurezza. Sul sì di Canavese qualcuno in banchina fa notare malignamente che chi ha dato la disponibilità alle aree per i depositi costieri è il gruppo Gavio a cui il rappresentante di Savona è ancora legato. Il Pd in Comune spara ad alzo zero e chiede un Consiglio comunale straordinario con Bucci. Prima del board, ieri la commissione consultiva si è espressa negativamente sulla delibera: Signorini ha detto ai rappresentanti



Paolo Emilio Signorini

che ne avrebbe preso atto, pur votando a favore. A dire no sindacati e terminalisti, questi ultimi perplessi sulla brevità dell'iter e di passaggi formali sostanziali. A catena astenuti gli industriali, che devono difendere sia i depositi che i terminalisti. Gli

spedizionieri condividevano parte dei dubbi dei terminalisti: astenuti. Nonostante le bordate di Grimaldi, hanno votato sì gli armatori genovesi, convinti invece dagli step che l'Authority ha promesso sul progetto, con tutte le valutazioni preventive del caso. A favore l'autotrasporto, perché con la nuova sopraelevata portuale i camion eviterebbero la città.

Fuori dal palazzo, i sindacati dei chimici di Cisl e Cgil hanno tirato le orecchie al vicepresidente del consiglio regionale, Armando Sanna, che ha avanzato l'ipotesi di un'opzione zero. Per chi tutela il lavoro, un'opzione che non può esistere. —

A. QU.

Dall'America's Cup a direttore di porto, Marco Cornacchia in mare vince sempre

Marco Cornacchia, riminese, 56 anni, vive e lavora nel mondo della nautica da giovanissimo. Impegno, determinazione e un pizzico di fortuna, gli hanno consentito di trasformare una passione in una carriera sportiva di eccellenza, che lo ha visto, tra l'altro, partecipare alla XXVII edizione dell'America's Cup a bordo del Moro di Venezia, vincendo una Louis Vuitton Cup e numerosi titoli mondiali di vela di cui due con Mascalzone Latino. Negli ultimi 20 anni, Cornacchia ha gestito una società specializzata nella gestione di grandi yacht e di porti turistici, è stato consulente di Marina di Rimini e direttore di Marina di Loano dal 2011 al 2017. Dal 1° gennaio 2018 è il direttore di Cala del Forte il nuovo porto turistico di Ventimiglia, inaugurato ufficialmente il 2 luglio scorso alla presenza del Principe Alberto II di Monaco, del presidente della Liguria Giovanni Toti, del sindaco di Ventimiglia Gaetano Scullino e di Aleco Keusseoglou, Presidente di Monaco Ports.



La biologa marina Sabina Airoidi tra le cento donne italiane straordinarie



Sky l'ha scelta insieme ad altre sette scienziate al top per raccontare la ricerca e l'impegno scientifico declinato al femminile. Mondadori l'ha inserita nelle cento donne italiane straordinarie per le «Storie della buonanotte per bambine ribelli», pubblicato in quattro lingue. Biologa marina, Sabina Airoidi è project manager del Cetacean Sanctuary Research, un progetto di ricerca condotto dal Tethys Research Institute, grazie al quale è nato il Santuario dei cetacei nel Mediterraneo. Non si contano i premi che la ricercatrice che vive a Sanremo ha ricevuto quest'anno. Riconoscimenti a un impegno costante per la difesa del mare e dei suoi abitanti. Tethys ha prodotto la più grande banca dati sui cetacei del Mediterraneo, comunicando i risultati delle proprie ricerche attraverso centinaia di pubblicazioni scientifiche di altissimo livello.

Susy De Martini premiata da Assarmatori per l'impegno da medico contro il Covid

La professoressa Isabella Susy De Martini, già euro-parlamentare, medico di bordo, è stata docente universitario sia negli Usa sia in Italia. Di recente ha ricevuto il Premio Assarmatori, in rappresentanza di tutti i medici di bordo, per l'impegno profuso nella gestione delle emergenze a bordo delle navi, specie quelle dell'ultimo periodo legate alla pandemia da Covid-19. Consulente per la sanità per Assarmatori, la professoressa De Martini è stata nominata anche Ambasciatrice di Genova nel mondo dal sindaco di Genova, Marco Bucci. Il suo impegno instancabile per la tutela dei marittimi l'ha portata alla ribalta, specialmente nell'ultimo periodo, dei più prestigiosi convegni italiani e internazionali del settore, come punto di riferimento essenziale per l'organizzazione della sanità a bordo.





Home > [Politica&Associazioni](#)

Messina (Assarmatori): "Le priorità sono rilancio dell'occupazione e sostenibilità"

31 Dicembre 2021



Stefano Messina

(Questo articolo è stato pubblicato nell'inserto **"Un anno di SHIPPING in Italy - Edizione 2021"** - [Clicca qui per leggerlo](#))

Contributo a cura di Stefano Messina *

* presidente Assarmatori

Rispetto al 2020, quello che sta per chiudersi è stato per lo shipping **l'anno della ripartenza**. Tutti i segmenti sono in crescita e non solo per un effetto rimbalzo. In totale nei primi sei mesi 2021 i porti italiani hanno movimentato 228,8 milioni di tonnellate di merce, l'8% in più di quante ne erano state movimentate nella prima metà dello scorso anno. Da ricordare che nel 2020 l'intero comparto aveva chiuso l'anno con un risultato negativo rispetto al 2019 del 10,7%

Ancora ben **lontano dai livelli pre-pandemia è invece il trasporto marittimo dei passeggeri**. I dati di Assoporti del primo semestre 2021, confrontati con l'analogo periodo dello scorso anno riflettono, però, una moderata variazione di tendenza che dovrebbe essersi accentuata nel terzo trimestre. Complessivamente nei porti italiani nei primi sei mesi del corrente anno sono stati movimentati 10 milioni di passeggeri, 500 mila in più dello stesso periodo del 2020. Un incremento dovuto soprattutto al settore traghetti, passato da 1,9 milioni di passeggeri a 2,8 milioni. Buono anche l'andamento del settore crocieristico, che ripartito solo da maggio secondo le stime dovrebbe comunque chiudere l'anno con 2,7 milioni di passeggeri movimentati.

Al di là dei dati di mercato, però, il 2021 è stato un anno importante anche per i risultati che Assarmatori e le altre associazioni del settore sono riuscite a raggiungere. Dopo mesi di interlocuzione politica è stato sciolto il nodo dei ristori al corto e al lungo raggio per le perdite subite durante la pandemia, che nemmeno tre provvedimenti legislativi erano riusciti a sbloccare, inoltre abbiamo ottenuto che nel Fondo Complementare al PNRR ci siano 800 milioni per il rinnovo o per l'adeguamento green delle flotte, 500 dei quali per i traghetti, oltre che 2,8 miliardi per vari interventi portuali. Non è quel Piano Marshall che avevamo richiesto ma può essere il **trampolino di lancio per lasciarsi alle spalle la crisi** causata dalla pandemia e avviare l'ammmodernamento e il rilancio del trasporto marittimo, facendo crescere con esso non solo il sistema logistico nazionale e la cantieristica, ma anche l'intera economia italiana e quindi l'occupazione.

Ora stiamo per affrontare il 2022, che per il settore presenta sfide ancora più importanti, la prima delle quali riguarda **l'occupazione**. Gli effetti benefici della Legge 30 del 1998 che ha istituito il Registro Internazionale sono da anni sempre meno significativi. L'Italia si sta avviando a modificare il suo ordinamento secondo l'impostazione indicata dalla UE, ossia allargando i benefici per il lavoro marittimo previsti dalla legge 30/98 anche alle navi che battono bandiera di un Paese europeo o dello Spazio Economico Europeo e se si vuole far ripartire l'occupazione è un'occasione da cogliere in pieno a cominciare dal settore crocieristico. Gli **orderbook** delle compagnie europee dimostrano che nei prossimi 6-8 anni ci saranno migliaia di assunzioni di marittimi e di addetti ai servizi accessori. Il rispetto delle regole europee consentirà tali nuovi assunzioni con significative ricadute nei contesti geografici più delicati.

C'è da giocare da protagonisti, infine, la **battaglia della sostenibilità**. L'Unione Europea, con il pacchetto "Fit for 55", si è posta obiettivi per lo shipping sensibilmente più stringenti e più ravvicinati nel tempo rispetto a quelli, già sfidanti, delineati dall'IMO. Peccato che realisticamente nessuno possa realizzarli, perché entro le scadenze delineate non saranno disponibili le quantità necessarie di carburanti green e le adeguate infrastrutture di stoccaggio e rifornimento ed anche **il ricambio delle flotte richiede dei tempi difficilmente compatibili con quelli fissati**. Anche sotto il profilo della tecnologia disponibile la distanza tra le buone intenzioni e la realtà è notevole, attualmente né l'idrogeno, né l'ammoniaca sono alternative praticabili ai combustibili fossili e soltanto il 12% delle navi in costruzione prevede motorizzazioni con dual-fuel, con un secondo fuel che nella maggior parte dei casi è il Gnl, che peraltro per le regole Fit for 55 potrebbe non essere considerato green. **Gli obiettivi vanno quindi ricalibrati** secondo prospettive di riconversione più realistiche. Mentre va assolutamente scongiurata l'estensione del sistema dei certificati di emissione (ETS) allo shipping, che rischia di avere ripercussioni negative in ambito economico e sociale, senza produrre significativi benefici ambientali, ossia una scelta essa stessa non sostenibile; visto che la sostenibilità non può essere solo ambientale, ma anche sociale, tecnica ed economica.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



Articolo precedente

[Moretto \(Fedespedi\): "Un anno di conquiste importanti per gli spedizionieri italiani"](#)

Articolo successivo

[Mattoli \(Confarmar\): "Serve un altro intervento che accompagni la flotta nazionale nella sfida green"](#)

Impostazioni

