

Notizie dai porti italiani 4

scritto da Redazione 26 Agosto 2019



*“Una soluzione alle grandi navi non esiste: o si sacrificano le pietre di **Venezia**, la morfologia della Laguna e la salute degli abitanti o si sacrifica questa crocieristica. Tertium non datur. Bisogna fare leva sulle compagnie perché tutto il Mediterraneo sia solcato da navi di piccola dimensione, come proposto finalmente dall'Autorità portuale veneziana agli altri porti europei interessati dal fenomeno”. Parola di Mariarita Signorini, Presidente nazionale di **Italia Nostra**, e di Lidia Fersuoch, Presidente della sezione di Venezia che proseguono: “La decisione che si profila è quella di spostare ‘provvisoriamente’ gli attracchi delle navi da Venezia (Marittima) a più siti, a Fusina e a Marghera, raggiungibili attraverso il Canale Malamocco-Marghera il che significa aggiungere circa 1000 passaggi all’anno di navi per lo stesso canale. Ed è ben noto a tutti che il traffico navale nel canale ha generato fenomeni erosivi che hanno demolito la Laguna Centrale”. Sono dichiarazioni dello scorso 8 agosto rilasciate in occasione del tavolo tecnico tenutosi al MIT con la partecipazione dell’AdP, della Capitaneria di Porto, della Guardia di Finanza, della Polizia di Frontiera, dell’Agenzia del Demanio, di Venezia Terminal Passeggeri Spa, Terminal intermodale Venezia Spa, Terminal rinfuse Venezia Spa e delle compagnie crocieristiche interessate, al quale Italia Nostra non sarebbe stata invitata.*

Che il problema dell’impatto della crocieristica sulla laguna veneta vada quanto prima risolto o almeno avviato a soluzione è fuor di dubbio. Che vada fatto coinvolgendo anche il mondo dell’associazionismo sembra opportuno. Ma che la risposta concreta sia quella di limitare l’intero traffico mediterraneo alle navi di piccola dimensione, quando il mondo va esattamente nella direzione opposta, potrebbe essere meno sicuro.

Da Venezia a **La Spezia**, dalla crocieristica ai servizi alla merce. Per il Presidente di **Confetra Liguria**, Alessandro Larghezza, *“la competitività della più importante industria italiana, quella logistica, dipenderà dai principali indicatori di efficienza dei porti e del sistema dei controlli, che ne condizionano il funzionamento”*. Digitalizzazione dei servizi e standardizzazione dell’intensità e delle tempistiche nei controlli alle merci sono i temi che andrebbero urgentemente affrontati. Infatti, la Pubblica Amministrazione si ritroverebbe a combattere con l’esodo di personale determinato da quota 100, lo

Sportello Unico Doganale non sarebbe mai diventato pienamente operativo e la digitalizzazione stenterebbe ad affermarsi. Sempre stando a Confetra, le *“associazioni sono oggi chiamate a fare fronte comune con le amministrazioni per sbloccare ciò che avrebbe dovuto essere realtà da molto tempo: solo su basi solide si potrà guardare con credibilità al futuro”*.



La scorsa settimana, a **Genova**, primo scalo nel terminal IMT del **Gruppo Messina** per il servizio Canada Express 1 di **MSC**. La nave portacontainer “MSC Monica” collegherà il terminal multipurpose genovese con Montreal in 12 giorni, scalando i terminal di trasbordo di Gioia Tauro e Sines (port rotation: Montreal – Gioia Tauro – Livorno – Genova – Sines – Valencia – Montreal). Le navi in linea per questo servizio sono MSC Monica, MSC Martina, MSC Carmen, MSC Shaula, MSC Diego, MSC Paola, MSC Tamara con capacità comprese tra i 3.398 ed i 4.860 teus. Il terminal del Gruppo Messina aveva già recentemente ampliato l’offerta di collegamenti intermodali con il collegamento su Padova ai consolidati e frequenti collegamenti intermodali su Segrate, Brescia, Dinazzano e Vicenza. Recentemente sono stati poi completati i lavori di dragaggio che hanno portato i fondali a quota 13.00 m. Attualmente sono in corso i lavori di riempimento tra le banchine Canepa e Ronco che entro la fine del 2020 porteranno la banchina del Ronco dagli attuali 345 m. a 695.

Infine, in **Sardegna**, dove **Moby e Tirrenia** rilanciano la sfida per una destagionalizzazione che ottenga il risultato di tenere ben accesi sull’isola i riflettori del mercato turistico internazionale “dopo” agosto. Parliamo di **“Autunno in Barbagia”**, la cui edizione 2019 partirà il 7 e 8 settembre a Bitti, mentre Oliena ospiterà la manifestazione il 14 e 15, Austis e Orani il 21 e 22 e il 28 e 29 settembre sarà la volta di Dorgali, Sarule e Tonara. Il 5 e 6 ottobre si sposterà a Gavoi, Lula e Meana Sardo, il 12 e 13 a Lollove, Onanì, Orgosolo, il 19 e 20 a Belví e Sorgono, il 26 e 27 ad Aritzo e Ottana. Poi, il primo, 2 e 3 novembre a Desulo e Mamoiada il 9 e il 10 Nuoro e Tiana, il 16 e 17 Atzara, Olzai e Ovodda, il 23 e 24 Ollolai e Orotelli, il 30 novembre e 1 dicembre si andrà a Gadoni, Oniferi e Teti, il 7 e l’8 Fonni e Ortuero, per arrivare alla tappa conclusiva, il 14 e 15 dicembre, con il gran finale a Orune.