
Gruppi
News
PORTI DI
Marina di Carrara
Trapani + Palermo


Marina
di Carrara,
eXtratutto

GLI ORMEGGIATORI APUANI STUDIANO E APPLICANO UN ATTRACCO PERSONALIZZATO



X Ormeggio speciale un SUPERcarico

Il nome 'Yamato' e la sua nazionalità giapponese (sebbene la bandiera sia panamense, l'armatore è la Nippon Yusen Kaisha-Hinode Line) ricordano la più grande nave da battaglia mai costruita dal Giappone: 72.810 tonnellate di stazza, affondate sul finire della seconda guerra mondiale a poca distanza da Okinawa. Ma non è per il suo mitico nome che l'unità ha radunato nel porto di Marina di Carrara una moltitudine di media; né per le sue pur ragguardevoli dimensioni: stazza lorda 19.812 tonnellate distribuite su162 metri per 38; o per le sua strana forma di heavy load carrier ovvero di nave semiaffondante. Men che meno li aveva attratti l'inusuale posizione della nave, posta in un maniera molto particolare, immobilizzata da decine e decine di metri di cavi, secondo uno schema studiato apposta dai tecnici, tra cui gli ormeggiatori del porto apuano che lo dovevano applicare, per facilitare l'imbarco di una struttura davvero eccezionale.

A richiamare l'affollamento dei media il giorno 8 ottobre 2012 sulla banchina del porto era stato, invece, l'eccezionalità delle dimensioni del carico, la prima delle cinque spedizioni che impegneranno tecnici e maestranze di svariato genere ed estrazione, nonché dei locali servizi portuali. Spedizioni dirette verso Barrow Island, Australia, dove sarà generata energia elettrica finalizzata alla produzione di gas naturale liquefatto, utilizzando i giganteschi









moduli industriali integrati con una megaturbina in partenza dalla calata del porto apuano. Moduli (il cui iniziale era di 2.300 tonnellate di peso, lungo 50 metri, largo 21 e alto 25) realizzati nel cantiere retroportuale di Avenza dalla General Electric Oil & Gas - Nuovo Pignone. Dunque, una primizia che i media non si erano fatti sfuggire, dandosi appuntamento con block-notes, registratori, macchine fotografiche e cineprese per assistere (persino su elicottero), descrivere, raccogliere dichiarazioni e riprendere l'avvenimento. Questo, anche se le operazioni di trasferimento dal cantiere al porto del primo dei cinque moduli erano iniziate nella notte del 3 - 4 ottobre con l'impiego di uno speciale carrello su 576 ruote della società Mammoet, specializzata in trasporti di carichi eccezionali. E ciò reso possibile attraverso specifiche ordinanze di chiusura di strade pubbliche per il transito a velocità super ridotta di un trasporto veicolare che costituisce un record assoluto per l'Italia.

Per consentire la realizzazione di questa commessa, del valore complessivo di 1,7 miliardi di dollari, un pool formato da diversi soggetti, quali la Regione Toscana, la Provincia di Massa-Carrara, il Comune di Carrara, il Comune di Massa, la Nuovo Pignone Spa e la Porto di Carrara Spa hanno sottoscritto un Protocollo che nei sui intendimenti si propone lo sviluppo, l'industrializzazione e il consolidamento occupazionale del polo industriale 'Nuovo Pignone' di Massa-Carrara. Alla base di questo accordo vi è un progetto industriale presentato dalla Nuovo Pignone, azienda storicamente insediata nell'area tosco-apuana con uno stabilimento e diversi magazzini di sua proprietà. In particolare, i nuovi investimenti hanno consentito lo sviluppo di piattaforme tecnologiche per assemblare grandi 'moduli energetici', composti da macchinari prodotti dalla Nuovo Pignone negli stabilimenti di Firenze e Massa Carrara. Con la conseguente preparazione del sito, ma soprattutto con l'immissione dell'adeguata attrezzatura nella nuova area situata alle spalle delle strutture del porto di Marina di Carrara, l'azienda ha potuto integrare la propria filiera produttiva nel territorio toscano, potendovi curare tanto la realizzazione di singoli componenti, quali compressori e turbine,quanto l'assemblaggio e il collaudo di vere e proprie mini centrali energetiche. E ciò in preoarazione della spedizione conclusiva dei giganteschi moduli industriali attraverso i vettori della via marittima transoceanica; sino ai 20 mila chilometri e oltre dell'attuale spedizione degli impianti diretti verso l'isola australiana di Barrow.

Come sottolineato dall'Autorità portuale di Marina di Carrara, l'intero progetto ha avuto ripercussioni positive anche per l'economia del porto apuano e del suo indotto, poiché è stato richiesto il coinvolgimento attivo di tutti coloro che a vario titolo operano all'interno dello scalo; in particolare dell'impresa portuale Porto di Carrara che ha fornito spazi, servizi di movimentazione e logistica; e che, inoltre, ha effettuato le operazioni di imbarco dei moduli assemblati. "Questo eccezionale imbarco - ha rilevato il presidente dell'Autorità portuale, Francesco Messineo - dimostra che il valore strategico di un porto, a beneficio dell'economia del territorio che lo ospita, non dipende solo dalle dimensioni delle sue infrastrutture quanto, piuttosto, dall'efficienza della sua organizzazione e delle sue connessioni con i siti produttivi. Se l'area industriale di Carrara non avesse goduto di un simile sbocco a mare, la commessa di General Electric, con le sue notevolissime ricadute in termini di sviluppo economico ed occupazionale, sarebbe stata inevitabilmente destinata ad un altro sito di produzione all'estero'.





Nelle foto di entrambe le pagine, dall'alto a sin. in senso orario: **la 'Yamato' nel porto di Marina di Carrara; particolare del carico; ultimi controlli alla sistemazione del carico; il modulo nel cantiere di produzione; il percorso seguito dal trasporto stradale; in elicottero per seguire l'imbarco; sequenza dell'ormeggio della Yamato.** ***In coperina, i protagonisti:*** **porto, nave, carico e cavo d'ormeggio**

Regina Maris



Viaggio regale



Si chiama 'Stella Maris' ed è il più grande motoryacht costruito dal Viareggio Superyachts (Vsy) dopo il 'Nabila' di Adnan Kshoggi dei primi anni '80. È stato trasferito a bordo di un pontone galleggiante, a cura al Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Marina di Carrara, dai cantieri viareggini per essere varato presso l'Arsenale della Spezia il 27 luglio 2012. Lì ha ricevuto il battesimo e la benedizione di don Paolo, presenti quattro ammiragli, il prefetto e un assessore comunale. Mentre Luciano Scaramuccia, amministratore delegato del cantiere viareggino, dichiarava che non c'è più gap qualitativo fra la Stella Maris e i cantieri nordici.
Il progetto – firmato dall'archistar dei superyacht Espen Øino, in collaborazione con Laurent Giles, naval architects per l'ingegneria navale, combina la sua impronta del design con innovazioni, come i ponti interni sfalsati, le altezze dei saloni a 2,70 metri e l'innovativa forma della prua. Stella Maris dispone di un eliporto, unico yacht della sua dimensione, l'upper deck a uso esclusivo degli ospiti, il ponte ancora superiore esclusivo per l'armatore, amplissime finestrature distribuite su tutti i ponti. La decorazione interna, disegnata da Michela Reverberi, si basa su linee semplici e raffinate, impreziosite con pietre naturali, tessuti ed essenze che uniscono freschezza, leggerezza e luminosità.
La decorazione interna, disegnata da Michela Reverberi, si basa su linee semplici e raffinate, impreziosite con pietre naturali, tessuti ed essenze che compongono freschezza, leggerezza e luminosità. Lo yacht è propulso da due Cat 3516B tier II di 2000kW che assicurano 17 nodi di massima e consentono a 12 nodi 5500 miglia di autonomia. Il sofisticato sistema Quantum XT zero speed grantisce un posizionamento preciso e permette di non usare l'ancora in zone d'ambiente sensibile. Un altrettanto sofisticato sistema di regolazione della posizione dei portelloni laterali del garage, che fungono anche da spiagge, consente loro di adattarsi a sciabordii e moti ondosi, mantenendosi sempre orizzontali.



PRESTAZIONE CONGIUNTA DEI DUE GRUPPI ORMEGGIATORI PREZIOSA IN CHIAVE FUTURA



Trapani + Palermo = migliorie professionali





Al rodeo col pontone

Era l'enorme 'zampa' di un impianto off-shore petrolifero caricata a bordo del pontone più grande al mondo, l'immenso 'H - 851: oltre 71 mila tonnellate, lungo 260 metri e largo sino a 63 (ma che in questa occasione, col carico ben fuori sagoma, le sue misure aumentavano rispettivamente a ben 296,5 e 87,8 metri). Trainato da un rimorchiatore d'altura, il pontone e il suo carico provenivano da Houston (Texas) ed erano diretti a Cipro. Ma durante la traversata aveva incontrato un fortunale talmente violento da arrecare gravi danni alle rizze del carico, alcune delle quali addirittura divelte. Ragione per cui era diventato necessario effettuare un dirottamento e conseguente sosta nel porto di Palermo, per il ripristino del rizzaggio attraverso opportune saldature, al fine di poter riprendere il viaggio in sicurezza. Cosa che avveniva tra il giorno 9 novembre 2012 e il successivo giorno 16.

Ma tra queste due date di arrivo e di partenza del pontone è avvenuto un dettaglio di rilevante portata. Riguardava la stretta cooperazione tra Gruppi ormeggiatori dei porti di quell'area siciliana. In particolare, del Gruppo ormeggiatori del porto di Palermo e del Gruppo Ormeggiatori e barcaioli del porto di Trapani, Marsala e Mazara del Vallo. Il capogruppo trapanese Antonio Guaiana (ultimo a ds. nella foto sotto) non esita a definire l'operazione effettuata assieme ai colleghi di Palermo: "un'esperienza nuova e positiva per migliorare il nostro bagaglio tecnico professionale e per nuove prospettive future". Mentre Carlo Maltese (secondo in piedi da sin.), ormeggia-

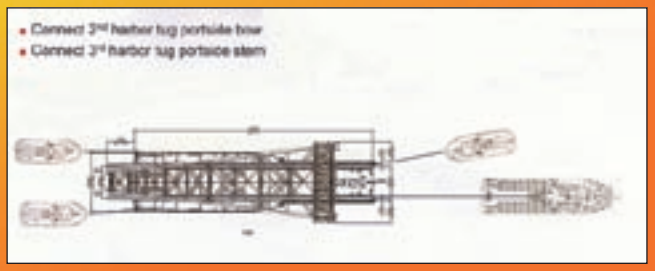


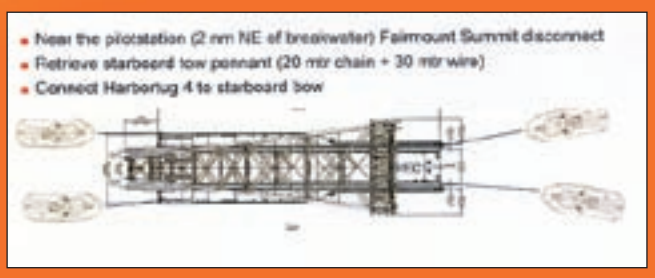


tore anch'egli del Gruppo di Trapani, con al suo attivo la partecipazione a una missione off-shore in Congo con altri colleghi italiani e olandesi della Krve, ne descrive le sequenze operative (gli altri ormeggiatori di Trapani che hanno partecipato alla missione palermitana erano Cammareri Francesco, Bevilacqua Giovanni, rispettivamente primo e terzo da sin. nella foto, mentre gli ormeggiatori accosciati appartengono al Gruppo di Palermo).
Ecco la sequenza degli interventi descritti da Carlo Maltese. *Il pontone 'H-851', trainato dal rimorchiatore d'altura 'Fairmount Summit', della società olandese specializzata in off-shore, attendeva in rada i barcaioli di Palermo con a bordo il personale designato all'approntamento all'ormeggio. Il personale preposto alle manovre era composto da addetti olandesi responsabili del pontone, da un pilota del porto di Palermo, da ormeggiatori di Palermo e di Trapani, da uomini della Fincantieri di Palermo alla quale erano stati commissionati i lavori di riparazione.*
L'operazione consisteva nel mollare il rimorchiatore d'altura della Fairmount e utilizzare quattro rimorchiatori del porto, due a prora e due a poppa. Si passavano i cavi tramite 'messaggere' ai due rimorchiatori di poppa, mentre a prora si prendeva un rimorchiatore dal lato libero, per mantenere il governo del pontone; poi si mollava il quello di rimorchio recuperando il cavo. Infine, si procedeva al passaggio del cavo all'ultimo rimorchiatore, sempre con il sistema della messaggera. L'operazione di disormeggio e il cambio dei rimorchiatori venivano eseguite nella maniera opposta a quella inerente l'ormeggio. Tutto ciò mentre la navigazione di entrata, l'ormeggio e la manovre di uscita dallo specchio d'acqua portuale erano state coordinate dal pilota del porto.










Palermo
+
Trapani,
= vantaggi
operativi

ORMEGGIATORI DI PALERMO E DI TRAPANI STUDIANO I PIÙ ADEGUATI METODI OPERATIVI

Il consulto degli esperti



Quali che fossero le difficoltà di posizionamento e ormeggio nel porto di Palermo dell'immensa barge richiama una riflessione. È quella dell'insieme di ormeggiatori in forza a due diversi Gruppi intenti a risolvere questa complessa prestazione. Come pure di altre simili, risolte in forza di una professionalità acquisita dalla categoria degli ormeggiatori nell'antica quotidianità di un 'mestiere' sempre più vario e specializzato. Ma ora anche affinato da specifici e altamente funzionali corsi diffusi in tutti i Gruppi a livello nazionale con sistemi d'avanguardia. Ciò in funzione delle aspettative dell'utenza e dei singoli porti.



Calogero D'Angelo, presidente del Gruppo Ormeggiatori del porto di Palermo, nel fornire le fotografie di queste due pagine, segnala che per le operazioni di ormeggio nel porto del capoluogo siciliano della Barge H-851: 260 metri di lunghezza, 71.617 tonnellate di stazza , si era fatto autorizzare dalla Capitaneria di porto palermitana per chiedere di utilizzare quattro ormeggiatori del porto di Trapani. Le operazioni di cambio rimorchiatori e ormeggio hanno richiesto dodici ormeggiatori a bordo, oltre a otto ormeggiatori a terra, più mezzi meccanici. L'operazione si è prolungata dalle ore 12.00 alle 19.30.



MESSINA, SUPER CAPITANERIA DELLO STRETTO



1° DICEMBRE 2012. È stato inaugurato a Catania, nella sede della Direzione marittima della Sicilia orientale, la nuova Sala Operativa dell'11° Centro Secondario di Soccorso Marittimo della Guardia Costiera. Alla presenza del Prefetto di Catania Francesca Cannizzo ha avuto luogo il tradizionale taglio del nastro e la visita dei locali da parte delle numerose Autorità civili e militari intervenute. Il contrammiraglio (CP) Domenico De Michele, Direttore marittimo della Sicilia orientale nonché comandante della Capitaneria di porto di Catania, ha illustrato agli ospiti tutte le potenzialità della Sala operativa.



18 DICEMBRE 2012. Il capitano di vascello (CP) Goffredo Bon (nella foto), comandante della Capitaneria di porto di Trieste e direttore marittimo del Friuli – Venezia Giulia dallo scorso settembre, è stato nominato ufficiale dell'ordine "Al merito della Repubblica italiana" dal prefetto di Trieste Marrosu.

1° gennaio 2013. È operativa a Messina la nuova "super Capitaneria" dello Stretto, che ha accorpato le funzioni dell'Autorità marittima per la navigazione nello Stretto e quelle della Guardia costiera di Messina. Alla sua guida, Antonino Samiani, già comandante della Capitaneria di porto e negli ultimi anni responsabile dell'Authority che gestisce il sistema "Vts" per il monitoraggio della sicurezza della navigazione nello Stretto.

AVVICENDAMENTI
A CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA

24 AGOSTO 2012. Passaggio di consegne alla Capitaneria di porto di **Augusta (foto in basso a sin)**. Il capitano di vascello (CP) Francesco Frisone cede il comando al pari grado Raffaele Macauda. Frisone va a ricoprire l'incarico di capo ufficio contratti e forniture presso il Comando generale a Roma.



31 AGOSTO 2012. Si è svolto a **Imperia**(foto in bnasso a ds) il passaggio di consegne tra capitano di fregata (CP) Enrico Macrì al nuovo comandante capitano di fregata (CP) Armando Ruffini. La cerimonia si è tenuta alla presenza del Direttore marittimo della Liguria ammiraglio ispettore (CP) Felicio Angrisano.



31 AGOSTO 2012. Passaggio di consegne al comando della Capitaneria di porto di **Torre del Greco**. Al capitano di fregata (CP) Francesco Cimmino subentra il pari grado Antonio Cacciatore, in arrivo da Porto Empedocle. Il comandante Cimmino termina il suo mandato dopo due anni di direzione della capitaneria di porto.

7 SETTEMBRE 2012. Il capitano di vascello (CP) Andrea Agostinelli ha trasferito il comando della Capitaneria di porto di **Salerno** al pari grado Maurizio Trogu, alla presenza, tra gli altri, dell'ammiraglio Domenico Picone, direttore regionale delle Capitanerie di porto.

11 SETTEMBRE 2012. Il capitano di fregata (CP) Fabrizio Giovannone è il nuovo comandante della Capitaneria di porto di **Ortona**. È subentrato al pari grado Giovanni Greco. Per il neocomandante Giovannone si tratta di un ritorno in Abruzzo.

13 SETTEMBRE 2012. Alla Capitaneria di porto di **Pozzuoli** passaggio di consegne: al tenente di vascello (CP) Caterina Piccirilli subentra il tenente di vascello (CP) Andrea Pellegrino, dopo due anni di proficua attività.

24 SETTEMBRE 2012. Cambio della guardia alla guida dell'Ufficio circondariale marittimo di **Golfo Aranci**. Il tenente di vascello (CP) Silvia Brini sostituisce la pari grado Virginia Maria Buzzoni, che dopo due anni lascia l'isola. Presente alla carimonia Nunzio Martello, direttore marittimo del Nord Sardegna.



31 OTTOBRE 2012. Passaggio di consegne presso la Capitaneria di porto di **Crotone (foto sotto a sin)** . Il comandante Nicola Freda, che conclude una lunga carriera in marina cede il comando al pari grado capitano di vascello (CP) Antonio Ranieri, che ha maturato una lunga esperienza presso le sedi territoriali di Campania, Calabria e Puglia. Ranieri, inoltre, è stato tra i più giovani capitani di vascello d'Italia.



11 GENNAIO 2013. Passaggio di consegne al comando della Direzione marittima della Toscana e della Capitaneria di porto di **Livorno**: al contrammiraglio (Cp) Ilarione Dell'Anna è subentrato il capitano di vascello (Cp) Arturo Faraone. Alla cerimonia ha presenziato il comandante del corpo delle Capitanerie ammiraglio ispettore capo (CP) Pierluigi Cacioppo. Nel suo intervento di commiato il contrammiraglio Dell'Anna ha ricordato i quattro anni trascorsi a Livorno e gli eventi salienti di questa esperienza, elogiando la proficua collaborazione con l'Autorità portuale, piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, battellieri e tutti gli altri operatori portuali.

21 GENNAIO 2013. Il capitano di vascello (CP) Giuseppe Aulicino ha ceduto il comando della Capitaneria di porto della **Spezia** al parigrado Enrico Castioni, già vicecomandante della Capitaneria di porto di Trieste. Aulicino si trasferisce a Roma presso il Comando generale, dove si occuperà dell'ottimizzazione dei sistemi satellitari-informatici di controllo del traffico marittimo, di cui è tra i massimi esperti a livello mondiale.



A tutti gli ufficiali i complimenti degli ormeggiatori e barcaioli dei Gruppi aderenti ad ANGOPI e gli auguri di buon lavoro!



REGIA DELLA GUARDIA COSTIERA NELLA SIMULAZIONE DI UN AMMARAGGIO-CRASH AEREO



Operazione squalo al largo di Ancona






Un bilancio di 128 vittime
Ma è solo una simulazione


...Ma è un'esercitazione


"Cade un aereo", via ai soccorsi

Il 10 ottobre 2012 si è svolta ad Ancona l'esercitazione complessa denominata 'Squalo'. Scopo dell'esercitazione è stato quello di simulare l'ammaraggio di un aereo con 170 passeggeri caduto a largo del Monte Conero. All'esercitazione hanno preso parte diversi mezzi e persone, sia per la simulazione del crash aereo - con perdite di vite umane in mare - sia per la ricerca del mezzo e dei naufraghi attraverso uno strumento aereonavale coordinato dalla sala operativa del 7° M.R.S.C. (Centro secondario di Soccorso marittimo - Meritime Rescue Sub-Centre) di Ancona.

Dopo l'allarme è stata definita l'area di ricerca più probabile: circa 450 miglia quadrate a largo di Monte Conero, dove la macchina dei soccorsi, sotto il controllo del Reparto operativo della Direzione marittima di Ancona, ha preso posizione chiedendo l'intervento di ogni mezzo utile, sia piccolo che grande, appartenente alla locale marineria, tra i quali anche i mezzi del gruppo ormeggiatori del porto di Ancona , oltre che delle motovedette degli altri Corpi dello Stato.

In breve tempo diciotto unità navali si trovavano ad operare congiuntamente per la salvezza dei possibili superstiti potenzialmente alla deriva su zattere auto-gonfiabili, o in acqua con giubbotti di salvataggio. Inoltre si è reso necessario l'immediato intervento di mezzi ad ala fissa impiegati nella ricerca ad ampio raggio, oltre che di operatori subacquei che venivano posizionati a mare come naufraghi. Contemporaneamente si organizzava a terra un centro medico di accoglienza per i superstiti recuperati e per i famigliari delle vittime, oltre che un centro di coordinamento locale per l'emergenza.

All'esercitazione hanno preso parte anche osservatori nazionali e internazionali, rappresentanti di Turchia, Marocco, Portogallo e Montenegro, che hanno avuto la possibilità di assistere in diretta a quanto stava accadendo nei diversi scenari operativi di terra e di mare. Tra gli osservatori nazionali vi erano referenti dell'Agenzia nazionale per la Sicurezza del volo (che hanno fatto parte dello staff preposto alla gestione della crisi collaborando attivamente con la componente subacquea della Guardia Costiera per l'attività finalizzata al recupero della scatola nera), dell'ENAV, del Comando delle Forze da pattugliamento per la sorveglianza e la difesa costiera e del Gruppo elicotteri della Marina di Grottaglie.

Tutti gli osservatori hanno avuto la possibilità di assistere presso la sala riunioni della Capitaneria di porto di Ancona (vedi foto), quanto stava avvenendo nelle aree a terra (sala operativa del 7° M.R.S.C., postazioni

mediche avanzate, banchina sbarco naufraghi, piazzola di atterraggio elicotteri, sala famigliari, sala gestione crisi) attraverso un rilancio di immagini video dai rispettivi siti. Inoltre, durante le fasi cruciali, hanno avuto la possibilità di assistere personalmente alle operazioni.
Le operazioni di soccorso, svolte secondo procedure pianificate, hanno consentito di raggiungere l'obiettivo primario dell'esercitazione finalizzata a testare le tre fasi fondamentali del vigente piano di soccorso ad aereomobile incidentato in mare (ricezione dell'allarme, valutazione delle notizie, gestione della crisi), nonché ad ottimizzare l'interoperatività delle rispettive sale operative. In tale contesto un cenno di rilievo merita l'eccellente intesa raggiunta con gli organi preposti all'organizzazione della macchina dei soccorsi a terra rapidamente costituitasi a copertura delle diverse esigenze (mediche, operative e di polizia) e coordinate dalla locale Prefettura.
Complessivamente hanno preso parte all'esercitazione circa 300 elementi, di cui 130 costituiti da personale militare della Guardia costiera e 170 civili e militari, quest'ultimi appartenenti agli altri Corpi armati dello Stato; altresì hanno partecipato 18 unità navali, due aerei e cinque elicotteri. Unanime è stato l'apprezzamento per la complessa esercitazione organizzata, per l'efficace coordinamento dei mezzi aereonavali intervenuti in mare e per l'eccellente intesa raggiunta con l'Organizzazione preposta all'attivazione della macchina dei soccorsi a terra. E notevole è stata la risposta dei media, sia cartacea sia su siti internet.





Riconoscimenti a Capitanerie di porto - Guardia costiera



Uno degli Oscar per la Sicurezza in Mare, consegnati il 23 febbraio 2013 a Roma, al Big Blu - Salone della Nautica e del Mare, è stato dedicato al naufragio della Costa Concordia come riconoscimento per tutte le istituzioni che hanno affrontato l'emergenza in gravi situazioni di pericolo, per salvare vite umane mettendo spesso a repentaglio quelle degli stessi soccorritori.
Tra i premiati la Capitaneria di porto - Direzione marittima di Livorno e nuclei sommozzatori, per aver diretto e coordinato le operazioni di soccorso; la Guardia di Finanza che ha salvato 150 superstiti nel naufragio; l'Arma dei Carabinieri; i Vigili del Fuoco - nuclei sommozzatori dei Comandi provinciali di Firenze, Genova, Grosseto, Livorno, Milano, Roma, Vicenza e Viterbo e dei distaccamenti portuali dei Comandi provinciali di Genova, Livorno, Roma.
Nello stesso tempo, la giuria del Sea Heritage Best Communication Campaign Award - premio internazionale legato alla valorizzazione del patrimonio marino - ha attribuito una menzione speciale alla Guardia costiera per "l'alta professionalità nella gestione della comunicazione degli scenari di crisi e per la capacità divulgativa sui temi della sicurezza e della cultura del mare". Il riconoscimento è stato ritirato a Roma dal capitano di fregata (CP) Filippo Marini, capo ufficio relazioni esterne della Guardia costiera, e dal capitano di fregata (CP) Cosimo Nicastro.
Nel corso della manifestazione è stato anche presentato un filmato realizzato dall'ufficio Relazioni esterne del Comando Generale delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, che ha illustrato, attraverso immagini reali e di notevole impatto visivo, i momenti salienti di eventi recenti e straordinari che hanno coinvolto uomini e mezzi aeronavali del Corpo.


PORTAUTHORITY
ASSOPORTI:
LE PRIORITÀ IN AGENDA



Autonomia finanziaria, coordinamento di tutte le funzioni in porto, semplificazione burocratica e piano strategico del sistema logistico sono alcune delle proposte espresse in una nota di Assoporti al Governo conseguente alle elezioni del 24 e 25 febbraio 2013. Secondo l'associazione nazionale che riunisce le Autorità portuali, in primo luogo "occorre restituire autonomia ai porti, conferire loro un ruolo centrale di coordinamento e di accelerazione degli interventi di programmazione, pianificazione e realizzazione di progetti infrastrutturali".

Per Assoporti il concetto centrale è che "solo attribuendo alle Autorità portuali una reale autonomia finanziaria, si possono porre le basi per un rilancio del settore. Rilancio che passa attraverso un recupero della competitività degli operatori portuali con la parziale e temporanea fiscalizzazione degli oneri sociali per le imprese autorizzate a operare in porto, ma anche una riduzione delle accise sui prodotti energetici consumati dai mezzi utilizzati in porto e la fissazione di regole certe e omogenee in materia di Imu sui beni demaniali".

L'associazione propone al prossimo Governo "di elaborare un piano strategico del sistema logistico che faccia perno sulla portualità nazionale, in quanto unico soggetto in grado di coniugare le esigenze di interscambio delle reti europee con quelle estese del Mediterraneo". Inoltre, chiede "un piano finalizzato allo sfruttamento di tutte le potenzialità inespresse del mercato crocieristico" e suggerisce "la possibilità di costituire dei sistemi multi portuali e multiscalo". Infine, Assoporti presenterà al nuovo esecutivo "una propria proposta di riforma della legge portuale".

Ma ecco il testo integrale del 'suggerimento' lanciato da Assoporti al futuro Governo. Testo qui di seguito riportato, ma con una precisazione, laddove la nota afferma che: Effetti altrettanto intempestivi sono legati ad incrementi tariffari dei servizi tecnico-nautici che riducono la competitività dei nostri scali in un momento di contrazione del mercato. Con specifico riferimento alla categoria degli ormeggiatori, giova allora ricordare quanto ebbe a dire il presidente dell'Autorità portuale di Venezia (assai critico nei confronti dei servizi tecnico nautici del suo porto) il 14 ottobre 2012, al convegno svolto a Ravenna per celebrare il ventennale del Gruppo – cooperativa del porto ravennate. Ma anche ciò che affermò lo stesso presidente di Assoporti il 31 gennaio 2013 a Savona nel corso di un altro convegno, sempre dedicato al ventennale di costituzione in cooperativa del locale Gruppo ormeggiatori. Disse il professor Paolo Costa: […] ***Il problema è importante, o non lo è? Qualcun altro lo stabilirà. Ma è chiaro che non esiste il problema degli ormeggiatori. Non esiste!, non è questa il problema [...].***

Mentre a Savona Luigi Merlo, presidente dell'Autorità portuale di Genova, ma qui in veste di presidente Assoporti, affermava: […] ***Questa iniziativa arriva in un giorno importante, nel senso che ieri abbiamo chiuso***

il tema delle tariffe in maniera positiva a Roma". Poi, chiedendo di non essere frainteso rispetto ad altre categorie dei servizi tecnico nautici. Perché, a suo parere, ***"per una condizione oggettiva, questa partita delicata delle tariffe è stata gestita dagli ormeggiatori nel modo più intelligente possibile".*** Infatti: ***"È il primo quadro tariffario che andiamo a rinnovare post crisi; prima non ci erano stati mai problemi perché eravamo in una situazione crescente di traffici, e quindi non si era mai posto un tema che riguardava i costi generali, non solo quelli dei servizi tecnico-nautici, ma i costi generali della portualità".*** Quindi: ***"La vicenda degli ormeggiatori l'abbiamo gestita al meglio perché è noto a tutti, e non lo nascondo io, che la situazione nel sistema portuale italiano in questo momento è diversa: abbiamo porti con difficoltà molto pesanti, anche di sopravvivenza, e si stavano determinando situazioni di conflittualità a livello locale su tutte le politiche tariffarie che rischiavano di far implodere il sistema".***



Priorità delle Autorità Portuali per il futuro Governo

I principali porti marittimi nazionali, che singolarmente considerati costituiscono realtà composite (bene pubblico, sistemi infrastrutturali, nodi della rete logistica, sistemi di imprese e centri di molteplici interessi pubblici), rappresentano per l'Italia, nel loro insieme, un complesso di valenza strategica dal punto di vista della competitività produttiva e logistica del Paese, oltre che dal punto di vista economico, occupazionale e sociale.

Ciò è indubbio se si ha riguardo alle essenziali unzioni svolte, pur in misura diversa, da ogni porto a servizio dei sistemi produttivi e di consumo dei territori, nazionali ed internazionali, di riferimento. Valgono a tal riguardo i dati relativi all'import/export che utilizza per circa il 54% la via marittima, risultando così il nostro Paese, anche in un periodo di crisi, al 3° posto in Europa per movimentazioni portuali di merci. Addirittura, l'Italia si colloca al 2° posto tra tutti i Paesi europei per traffico passeggeri e, si stima, al primo per numero di crocieristi nonché per ricadute economiche e posti di lavoro generati dalle attività legate al settore crocieristico.

Studi di approfondimento specifici, ripetutisi negli anni, testimoniano altresì il contributo che la portualità fornisce al PIL ed all'occupazione nazionale, anche favorendo in alcune aree del Paese la riconversione ad usi portuali logistici di aree industriali dismesse. Per i servizi di logistica portuale e le attività ausiliarie, si stima un valore della produzione per oltre 6.500 milioni di euro e quasi 32.000 occupati diretti.

Il sistema delle Autorità Portuali, secondo gli ultimi studi, genera, avvalendosi di soli 1.280 occupati, un valore della produzione superiore ad un miliardo di euro con effetto moltiplicatore di circa 4,7; nuove spese ed investimenti per 100 euro da parte delle Autorità Portuali, generano cioè oltre 470 euro nel circuito economico complessivo. A tutto ciò vanno aggiunte la produzione e l'occupazione generata da tutte quelle branche del settore marittimo-portuale complessivamente inteso – attività marittime industriali e terziarie (trasporti marittimi/armamento, cantieristica navale, pesca, trasporto marittimo) e soggetti istituzionali (Capitanerie di Porto e, in parte Marina Militare) – le cui attività non possono prescindere dalla portualità.

Tutti questi dati, ed in particolare quelli riguardanti specificatamente i porti, non ci possono però far dimenticare che, se dal 1997 al 2008 – anno nel quale sono scoppiate le crisi prima americana e poi europea che stanno ancora sconvolgendo il mondo – il traffico merci trattato dai porti italiani è aumentato del 27% mentre quello trattato dai porti europei è aumentato del 50%. Parimenti è innegabile come da troppo tempo la rilevanza e la strategicità di queste realtà non è stata adeguatamente valorizzata. Né si è materializzata una politica fondata sulla consapevolezza delle opportunità e delle difficoltà alle quali i porti sono attualmente di fronte. Oggi i porti italiani patiscono la concorrenza degli scali stranieri che contendono i mercati italiani ai nostri con l'assistenza di operatori logistici e ferroviari anche nazionali.

La vicenda della mancata riforma della legge 84/94 – comunque solo in parte adeguata alle effettive esigenze – e quella dell'estenuante braccio di ferro sull'autonomia finanziaria, risoltosi con una soluzione largamente insoddisfacente, sono i soli terreni sui quali Governo e Parlamento hanno mostrato una minor disattenzione alla portualità italiana.

Di fatto la politica per i porti italiani si è tradotta, da un lato in misure oggettivamente penalizzanti, in una fase in cui, agli effetti indotti dalla crisi economica a scala nazionale e sovranazionale, si sommano la forte concorrenza sia di scali marittimi mediterranei sia scali del Mare del Nord. Dall'altro, trascurando di affrontare misure intese a fronteggiare i più rilevanti e storici elementi di debolezza e le minacce cui sono esposti i porti nazionali:

- carenza di visione complessiva nell'organizzazione di una strategia che traduca in termini nazionali il punto fermo costituito dalle decisioni europee in materia di reti Ten-T;
- assenza di una visione strategica nell'allocazione dei pochi fondi pubblici a disposizione per l'infrastrutturazione anche ai fini di favorire il coinvolgimento di finanziamenti privati;
- basso livello di connessione fisica (in particolare ferroviaria) e infotelematica con gli altri nodi e soggetti della rete;
- eccessiva complessità delle norme, incertezze nei processi decisionali;
- mancanza di una concezione unitaria dell'attività che si svolge in ogni porto, tanto a terra quanto in mare, che necessita di un duplice coordinamento mare/terra e tra attività amministrative ed attività di mercato.

Le Autorità Portuali, gli enti pubblici ai quali per legge è affidato il compito di amministrare queste realtà s di promuoverne lo sviluppo infrastrutturale ed operativo, ovvero un modello di soggetto di amministrazione per molti versi peculiare, concepito in funzione di quegli obiettivi, sono anzi state impropriamente equiparate a meri organismi burocratici ed hanno subito, da 5 anni e più, tagli di capitoli di bilancio per manutenzioni, promozione (che pure è uno dei compiti istituzionali), consumi intermedi; contenimento degli organici; sottrazione di risorse la cui mancata spesa era risultante di insuperabili procedurali; sovrapposizione di compiti di altri enti non opportunamente coordinati con quelli delle stesse Autorità Portuali.

Ma, soprattutto, si ribadisce, le Autorità Portuali e l'intero sistema dei porti hanno sofferto della mancanza di una visione strategica, di una politica che detta priorità, indispensabili ancor più allorché ristrettezze del bilancio rendono impossibili risposte risolutive alle aspettative di tutti: enti ed operatori. Tutto ciò neanche in parte bilanciato: dall'adeguamento di voci di entrate (le tasse ed i diritti marittimi) che, pur necessario, è venuto a cadere in modo automatico in una fase in cui massima è la sensibilità degli operatori economici per ogni pur minimo incremento di costo; da una "autonomia finanziaria" che, per dimensioni, è del tutto inadeguata alle esigenze di investimento nei porti. Effetti altrettanto intempestivi sono legati ad incrementi tariffari dei servizi tecnico-nautici che riducono la competitività dei nostri scali in un momento di contrazione del mercato.

Le Autorità Portuali, proprio quali soggetti dello sviluppo dei porti, nodi logistici essenziali di un sistema che da rete di trasporto deve trasformarsi in compiuta rete logistica industriale del versante sud dell'Europa, propongono pertanto al Governo che uscirà dalla prossima sfida elettorale, in una fase auspicalmente di ripresa del Paese, l'**adozione immediata** di misure intese a:

- restituire autonomia e specialità alle Autorità Portuali, rimuovendo vincoli di spesa che impediscono ad esse di svolgere la funzione istituzionale di motore dello sviluppo logistica e territoriale;
- rimuovere improprie equiparazioni alle pubbliche amministrazioni, a partire da quelle riferite ai propri dipendenti, sgomberando in tal modo il campo da concreti (e pericolosi) rischi di conflitti sociali;
- rafforzare il ruolo di coordinamento dei diversi soggetti pubblici e privati nella fase portuale rendendolo effettivo, ossia consentendo alle Autorità Portuali di adottare misure intese concretamente a compensare e porre rimedio a quelle carenze di enti e di uffici che operano offrendo servizi ed attività amministrative che completano la fase portuale (es. dogana, sanità marittima, ecc.);
- attribuendo alle Autorità Portuali la possibilità di graduare alcuni costi, almeno fino al superamento della fase più difficile della crisi, in funzione competitiva; semplificare, velocizzare e dare certezza di tempi delle procedure amministrative, in particolare ai processi di pianificazione, programmazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali nei porti e per le connessioni tra i porti, le direttrici stradali e ferroviarie, i nodi logistici interni;
- attuare quanto previsto in merito all'introduzione dei Project Bond;
- attuare quanto contenuto nel c.d. D.L. Salva Italia, art, 46, con una maggiore integrazione fra piorti ed interporti.

Il completamento dell'autonomia finanziaria dovrebbe poi diventare tanto premessa quanto conseguenza di una applicazione di un regime di concorrenza tra i porti.

Competizione tra porti, autonomia portuale, responsabilità delle autorità portuali, sono tre facce della stessa medaglia che esigono l'identificazione di un responsabile ultimo dell'andamento delle attività in un porto. Questo pone il problema del riconoscimento nel Presidente dell'Autorità Portuale o comunque nell'Autorità Portuale stessa, l'ente effettivamente responsabile dell'efficiente e coordinato andamento di tutte le attività in porto, sia quelle che si svolgono a terra sia a quelle che si svolgono sul lato mare, sia delle attività svolte in regime di mercato, sia si tratti di attività delle pubbliche amministrazioni.

Nel rispetto delle responsabilità doganali, sanitarie, di polizia, di sicurezza in mare, eccetera, occorre infatti che si riconosca un potere effettivo di coordinamento – e di controllo dei costi – delle attività in porto dotando l'A.P. di poteri corrispondenti alle responsabilità che gli vengono attribuite. Contestualmente le A.P. ritengono di poter far proprie esigenze e priorità di riallineamento competitivo degli operatori economici del settore della

- logistica portuale, quali:
- la parziale e temporanea fiscalizzazione degli oneri sociali delle imprese autorizzate ex artt. 16, 17 e 18, L.84/94;
- una riduzione della accise dei prodotti energetici utilizzati dai mezzi esclusivamente operanti in aree portuali;
- la fissazione di certe ed omogenee regole in tema di IMU sui beni demaniali marittimi affidati in concessione.

A seguire quegli urgenti e prioritari interventi, le A.P. ritengono necessario, e propongono al futuro Governo del Paese, di porre mano, in coerenza con il disegno delle reti di trasporto trans europee TEN-T che si va ridefinendo in sede UE, e con le proposte di politica portuale che si stanno valutando a Bruxelles, a:

- elaborare un piano strategico di sviluppo del sistema logistico, imperniato sulla portualità nazionale, come parte della rete logistica dell'Europa per servire i mercati regionali italiani nelle connessioni tra loro e con i porti mediterranei; dell'accesso al Continente da sud; di ponte e porta d'accesso per i Paesi del fronte sud del Mediterraneo; del rafforzamento e della crescita di collegamenti marittimi di breve e medio raggio aventi caratteristiche di "Autostrade del mare" e del loro prolungamento anche a paesi mediterranei terzi extra-UE; la specializzazione delle operazioni di transhipment nei porti che, in questo segmento di traffico hanno come concorrenti scali marittimi nord-africani;
- mettere a punto un piano che supporti la crescita della valenza crocieristica dei porti italiani e la migliore valorizzazione delle risorse storiche, culturali e paesaggistiche dei territori:
- l'avvio di una approfondita riflessione sull'adeguamento del modello di Governo dei porti anche valutando la possibilità di attrarre nuovi traffici, facendo delle Autorità Portuali soggetti logistici di area nell'ambito delle politiche di assetto del territorio (quindi di politiche che sono regionali e/o interregionali) in grado di incidere effettivamente sui costi della fase portuale, per assicurare l'economicità del sistema, anche adeguando, laddove possibile, a logiche concorrenziali la regolazione (da ricondurre in capo alle Autorità Portuali) di singoli servizi necessari nella fase portuale; di costituzione/definizione di sistemi multi portuali e multiscalo, comunque coordinando le politiche di investimento dei singoli porti;
- adeguare il livello dell'autonomia finanziaria delle A.P. per consentire un'effettiva crescita infrastrutturale, anche mediante iniziative di PPP, e per realizzare le connessioni mancanti tra i porti e le reti.

Roma, 12.2.20.

Nelle foto di copertina e di inizio testo: Scorci del porto di Genova e del porto di Civitavecchia elaborati al computer; L'ex presidente dell'Autorità portuale di Savona Cristoforo Canavese (a sinistra) assieme al successore Gianluigi Miazza

Porto di Savona
Miazza presidente Authority



Gianluigi Miazza è dal 5 novembre 2012 il nuovo presidente dell'Autorità portuale di Savona. Nato a Milano, 50 anni, laurea in Economia e commercio conseguita a Genova, Miazza è il quarto presidente del porto di Savona. Succede al presidente-commissario Cristoforo Canavese, che, giunto al secondo mandato non era più eleggibile.

Fautore di gran parte dei progetti che hanno segnato lo sviluppo del porto savonese, divenuto uno dei cinque più importanti approdi nel Mediterraneo per il settore delle crociere e oggi ai vertici italiani per il comparto rotabili, l'ex presidente ha avuto espressioni di stima verso il sostituto. "Me ne vado soddisfatto di come il porto è cresciuto in questi anni e dei progetti in essere che lo porteranno ad ulteriore sviluppo, ha detto l'ex presidente. "Sono molto contento per la nomina di Miazza: so di lasciare il porto in buone mani".

PREMIO AL PROGETTO 'CITTADINI DEL PORTO' DEL GENOA PORT CENTER





ESPO Award all' Authority di Genova

L'Autorità portuale di Genova è stata insignita dell'ESPO Award on Societal Integration, premio conferito da ESPO, European Sea Ports Organisation con l'obiettivo di promuovere progetti innovativi da parte delle Autorità Portuali europee e tesi all'integrazione dei porti nel tessuto sociale, in particolare nelle città e nelle comunità in cui sono collocati. Quest'anno il premio, che è giunto alla quarta edizione, aveva per tema la gioventù. Il premio è stato consegnato il 7 novembre 2013 nel municipio di Bruxelles dal vicepresidente della Commissione europea, Siim Kallas, al presidente e al segretario generale dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo e Giambattista D'Aste, alla presenza del neo presidente di ESPO, Santiago Garcia-Milà.

Il riconoscimento è stato assegnato per il progetto 'Cittadini del porto - Conoscere e vivere il porto di Genova', ritenuto dalla giuria quale proposta più convincente con riferimento al coinvolgimento dei giovani, tra i 23 provenienti da tutta Europa. In particolare, la giuria è stato favorevolmente colpita dalla natura globale del progetto e dal numero di elementi innovativi e interattivi che ne fanno parte e che incoraggiano i giovani ad interessarsi alle attività del porto in un modo creativo. Il progetto 'Cittadini del porto', (in rete col sito web *www.cittadinidelporto.it*) è un'iniziativa realizzata nell'ambito del Genoa Port Center , la struttura didattico - espositiva per presentare al pubblico il porto e le sue attività; struttura sostenuta dall'Autorità portuale di Genova, dalla Provincia, dalla Capitaneria di porto, da Fondazione Carige in collaborazione con la Fondazione Muvita.

"È un riconoscimento importante che testimonia del grande impegno che in questi anni Genova ha profuso nell'integrazione tra porto e città", ha detto il presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo. "Il premio ricevuto da Espo ci conferma di aver lavorato nella giusta direzione che è sempre quella dell'armonia e non della contrapposizione". Rispondendo all'invito del presidente della giuria John Richardson di organizzare col sostegno di ESPO un workshop per presentare il suo progetto, spiegare perché è stato un successo e illustrarne i risultati Giambattista D'Aste, segretario generale dell'Autorità portuale di Genova ha dichiarato: "Siamo molto onorati di questo riconoscimento europeo nei confronti del nostro lavoro e saremmo molto lieti di invitare le Autorità portuali nostre colleghe a Genova per condividere le esperienze".

Il progetto 'Cittadini del porto', rappresenta un modo innovativo per promuovere la cultura e l'identità marittima tra i giovani, arricchire i contenuti didattici, rafforzare i rapporti tra scuola e impresa e sostenere gli orientamenti professionali rivolti al mare e alla logistica portuale. Solo nell'ultimo anno scolastico, grazie a 'Cittadini del porto', il Genoa Port Center ha coinvolto 4.446 studenti e 333 insegnanti, su un totale di 5.456 studenti che hanno visitato nello stesso periodo il centro espositivo del porto di Genova. Dal novembre 2009 hanno visitato il Genoa Port Center 17.800 studenti e oltre 1.400 insegnanti. Così anche nell'ambito del Port Day, oltre un migliaio di classi delle scuole elementari hanno avuto modo di conoscere il porto grazie ad attività specifiche realizzate sotto la regia dell'Autorità portuale genovese.

Nelle foto, in alto da sin.: Santiago Garcia-Milà (presidente ESPO), Giambattista D'Aste (segretario generale Autorità portuale di Genova), Luigi Merlo (presidente Autorità portuale di Genova), Siim Kallas (vicepresidente Commissione europea); in basso: l'Award on Societal Integration di EXPO - European Sea Ports Organisation



Il 12 marzo a Genova presso il Circolo ricreativo dell'Autorità portuale si è tenuta la presentazione del testo di Sergio Bologna, *il crack che viene dal mare*, reperibile sul sito della Fondazione Micheletti di Brescia.
Al convegno hanno partecipato Gian Enzo Duci, presidente Assoagenti di Genova, Mario Tullo parlamentare, Paolo Rigamonti urbanista.
L'introduzione è stata svolta dal nostro collega del Gruppo Antichi Ormeggiatori di Genova, Marco Bertorello, da tempo impegnato su temi socioeconomici e autore di diversi libri e articoli sulla crisi.
Qui di seguito riportiamo il suo intervento.

Il testo di Sergio Bologna, *il crack che viene dal mare*, rappresenta un importante contributo non solo per comprendere le dinamiche economiche del mondo dello shipping, ma per la traiettoria che la finanziarizzazione ha preso nel suo complesso. Innanzitutto conferma l'intreccio tra economia reale e finanziaria di questi ultimi decenni e l'impossibilità di separare i due ambiti. Implicitamente va a negare quell'approccio, d'impostazione keynesiana, che auspicherebbe un ritorno ai fondamentali dell'economia reale, cioè un sistema caratterizzato da produzione e consumo senza il prevalere della sfera finanziaria, considerata, almeno nelle forme attuali, virtuale e foriera di eccessi e degenerazioni.
In realtà le cose non sono così semplici. In questi anni si è verificato un duplice movimento: l'economia reale è andata ingolfandosi senza mantenere i livelli di sviluppo precedenti e ha dovuto far ricorso, in maniera crescente, alla finanza, fino a far parlare di un vero e proprio processo di finanziarizzazione dell'economia. Questa a sua volta oggi retroagisce sul livello reale intaccandone profilo e meccanismi di funzionamento. Il caso dello shipping è una conferma della tendenza alla complementarità tra la sfera reale e quella finanziaria dell'economia, perciò risulta difficile, per non dire impossibile, separare i due poli di un medesimo sistema di accumulazione.
La tesi di Bologna consiste nel paragonare la crisi del 2008 con il caso Lehmann Brothers, espressione del circuito immateriale e virtuale del denaro, con quella dello shipping di oggi, in cui verrebbe colpito il circuito fisico delle merci. Due fenomeni in parte differenti, ma con dinamiche paragonabili.

Tutto ha inizio nel settore navale delle costruzioni. Esistono fondi finanziari che investono capitali privati con forti livelli di remunerazione nel settore, grazie anche a un regime fiscale particolarmente favorevole, soprattutto in Germania, ove i guadagni sono ottenuti grazie alla notevole capacità di vendita o noleggio delle navi. In questo settore vengono coinvolti dei panzer della finanza globale del calibro di Royal Bank of Scotland, Lloyd Bank, Commerzbank, HSH Nordbank. Cosa succede a partire dal 2012? Si afferma un eccesso di offerta nel settore, dovuto al calo dei traffici previsti in conseguenza degli effetti di lungo periodo della crisi globale e specificatamente europea.
Il risultato è la caduta dei prezzi di vendita di molte navi, i quali «ormai sono scesi così in basso da sfiorare i valori delle navi in demolizione». Tale dinamica che si afferma nell'economia reale si riverbera in quella finanziaria, in quanto il crollo del valore degli asset in portafoglio dei fondi rischia di provocarne il fallimento, con il conseguente colpo al sistema bancario, che come è noto non gode di eccessiva salute.
Ma come è potuta affermassi una bolla nello shipping? Bologna ne dà una spiegazione complessa e sottile allo stesso tempo. Sottolinea, infatti, come si sia affermato un rapporto tra la nave intesa come «prodotto industriale» e la nave come «prodotto finanziario», con sullo sfondo il cosiddetto fenomeno del «gigantismo navale», cioè quella tendenza a costruire navi dalla stazza e dalla capacità di stiva sempre più consistente. Indubbiamente a monte vi è il dispiegarsi della crisi globale, che in questo settore, se non dà vita a una contrazione vera e propria (solo nel 2009 si verifica un dato negativo), non cresce come nelle attese.
Ma in un'economia di mercato spesso questo è il problema, cioè un eccesso di investimenti a seguito di una fase di euforia irrazionale in un settore in espansione che lascia prevedere un periodo di crescita infinita e che spinge gli operatori verso una folle gara negli investimenti alla ricerca di profitti che si immaginano esponenziali. Tale meccanismo si può inceppare anche a seguito di una riduzione della crescita prevista e non di una effettiva contrazione. Da qui il passaggio dall'euforia al panico, con il crollo di valori, investimenti, profitti.
Alla parabola mondiale si aggiungono condizioni specifiche del settore. Ma quello che si domanda Bologna è se esiste una componente attiva nella responsabilità del settore dello shipping. Si è andato affermando un calo negli andamenti della movimentazione delle merci, anche in un settore particolarmente dinamico come questo per la globalizzazione, di conseguenza un calo dei noli, un crescente livello di competizione tra gli operatori. Inizialmente la via maestra è stata la ricerca di una costante riduzione dei costi, a partire da quelli per il carburante con una decisa riduzione della velocità di crociera (che nelle navi giganti di ultima generazione significa paradossalmente anche la rovina di motori nati per velocità ben superiori), riduzione dei servizi, e soprattutto crescita della stazza delle navi. Per un tale processo, incentrato sulla riduzione dei costi e dunque



sul gigantismo navale, sono necessarie cifre considerevoli, quindi un settore produttivo ha bisogno di quello creditizio per investire.
Qui interviene il rapporto tra creditore e debitore che tanta parte ricopre nelle economie contemporanee. Per ottenere il supporto del sistema bancario le imprese sono costrette a far valere alcuni fattori. Bologna parla de «la quota di mercato, il valore degli asset (naviglio di proprietà), le previsioni di crescita. La quota di mercato come argomento principe del rating bancario, spiega la folle corsa ad acquisire volumi ed a mettere in servizio capacità, offerta di stiva, a costo di praticare tariffe da dumping. La valorizzazione degli asset spiega la folle corsa all'acquisto di navi.

Probabilmente si accorgono ora, di fronte all'evidenza della recessione mondiale, che questi asset possono svalutarsi rapidamente, come è capitato alle proprietà immobiliari». Ecco nuovamente il parallelo con gli Usa, e con le dinamiche di mercato che repentinamente, a fronte di un eccesso di offerta, intervengono con una progressiva svalutazione dell'offerta stessa, causando a catena effetti negativi, potenzialmente fino a una recessione.
Dentro questa dinamica si comprende il complesso processo di intersecazione tra economia reale e finanziaria. Qui dentro si afferma quello che potrebbe sembrare un ossimoro: la nave come prodotto finanziario. La competizione esasperata conduce a una guerra finanziaria tra colossi dello shipping nella quale per sopravvivere è necessario ricorrere al sistema creditizio e per far fronte alle richieste di quest'ultimo bisogna presentare una situazione patrimoniale che faccia da garante. L'acquisto di navi nuove e tecnologicamente sofisticate rende una compagnia di navigazione più forte agli occhi delle banche. Questi sono i meccanismi tipici dell'economia del debito a cui ci siamo assuefatti in tanti comparti. Le economie di scala riducono i costi unitari, su una nave gigante un container costa meno, se la nave resta vuota in un primo momento rimane un problema del segmento operativo.
Ma il problema da finanziario torna a essere dell'economia reale nel momento in cui interviene il tasso di riempimento di una stiva, cioè la capacità di non far navigare un'imbarcazione vuota o semivuota. Una nave da 10 mila Teu carica all'80% ha un costo unitario inferiore a una da 6 mila, ma se il tasso di riempimento della prima scende a meno del 60% il vantaggio viene meno, trasformando un punto di forza, la grandezza, in una debolezza. Questa corsa al gigantismo navale si è affermata anche perché le imprese dello shipping risultavano interessanti per il sistema bancario, in quanto rappresentano un settore a elevata liquidità. Tale processo, però, sta conducendo a una bolla dovuta a una sovracapacità produttiva, basti pensare che nel solo 2012 sono entrate in servizio 59 navi da 10 mila Teu e contemporaneamente la principale società del segmento, Maersk, annuncia che nei prossimi 5 anni i suoi capitali dedicati allo shipping si ridurranno dal 30 al 25%.
Sergio Bologna richiama, poi, lo studio di Alix Partner del 2011 che parla di un indebitamento del settore, indebitamento raddoppiato dal 2007, che raggiunge i 90 miliardi di dollari, tanto che circa la metà delle compagnie analizzate non è in grado neppure di pagare gli interessi sul debito. Queste cifre descrivono una pericolosa tendenza, comune a tanti altri comparti, ma sono tanto più gravi perché coinvolgono un settore strategico in tempi di globalizzazione e dunque troppo spesso considerato al riparo dalle turbolenze della crisi mondiale. Forse non vi sarà un vero e proprio crack, almeno per ora, ma solo perché riguarderebbe società considerate "troppo grandi per fallire", e in questi tempi di instabilità le finanze pubbliche sono pronte, come il caso Monte dei Paschi dimostra, a tappare le falle. Ma per quanto si potrà andare avanti così? Per quanto sarà possibile stampare moneta per tamponare le voragini che si creano in quello che Luciano Gallino definisce finanzcapitalismo?
Infine una riflessione sul nesso di questa parabola e le politiche pubbliche delle infrastrutture. Bologna sottolinea come si sia affermata una «ipnotica fiducia» nel gigantismo navale e di conseguenza come le autorità pubbliche abbiano inseguito indiscriminatamente questa fascinazione iniziando a costruire banchine sempre più lunghe e fondali sempre più profondi per accogliere queste megacarrier. Per giunta in una logica territoriale di micro-competizione, dando vita a un sovra-investimento in opere portuali, con il rischio di avere porti tra 10/12 anni che non corrispondano al panorama post-crisi. A un panorama che prevedibilmente sarà caratterizzato da modesti tassi di crescita, risparmio, sobrietà nei consumi.
D'altronde bisognerebbe interrogarsi anche sulla capacità di trascinare ricchezza dei porti e delle infrastrutture retrostanti. Uno studio di Enrico Musso e Hilda Ghiara *(Ancorare i porti al territorio*, Mc Graw-Hill*)* già nel 2007, cioè prima della crisi, sosteneva come «gli impatti economici localizzati (occupazione e retribuzione dei fattori produttivi) sono in calo, almeno in relazione al volume di traffico, mentre le esternalità negative sono fortemente crescenti e rimangono concentrate nel territorio che ospita il porto». Forse sarebbe il momento di rivedere antiche e consolidate certezze a fronte di un panorama in costante mutazione.

Marco Bertorello

L'ARTE DI WALTER MORANDO AI GIOCHI PARALYMPICS DI LONDRA



I 5 cerchi della Caparbietà



Recita un trafiletto pubblicato dal quotidiano 'La Stampa' nell'edizione di venerdì 27 luglio 2012 sotto il titolo 'Savona – Opere di Morando alle Olimpiadi.
Opere di Walter Morando (nella foto uno degli omaggi allo sport) e Giuliano Ottaviani sono esposti a Londra nel villaggio Casa Italia. Walter Morando è uno dei maggiori artisti viventi e schivi che in Italia raffiguri ed esalti esteticamente quella cosa sul viale del tramonto che sono i porti.
A Londra Morando ha portato "Omaggio ai Giochi Olimpici" e "Omaggio al porto di Londra" ***(qui riprodotte nelle foto)*** *entrambi creati in ceramica con una serie di colori che richiamano porto e giochi olimpici.*


Liguria Estate 61
Opere di Morando alle Olimpiadi

TRICICLO DA COMPETIZIONE SOLLEVATO CON INCONENTIBILE ESULTANZA

E Alex salì sul podio





Paralympic 2012: Alex Zanardi coglie una emozionante medaglia d'oro al Brands Hatch. Così titolava il newspaper inglese 'The Telegraph' per celebrare la vittoria di quell'indomito atleta italiano che all'età di 45 anni, ma soprattutto privo di entrambe le gambe, perdute in un incidente di gara nella sua precedente attività di corridore automobilista di Formula Uno, aveva saputo conquistare alle Paralimpiadi di Londra, nella categoria handbike ovvero, lo speciale veicolo a tre ruote spinto a forza di braccia nelle gare riservate ad atleti con disabilità. Invece, nella didascalia della foto ***(pubblicata qui sopra)*** che mostra Zanardi nel suo il trionfale sollevamento del triciclo da competizione veniva sottolineata l'entusiastica maniera con cui il campione festeggiava la medaglia d'oro conquistata al termine della gara.
Alex Zanardi si è guadagnato le prime pagine di tutti i giornali per la sua storia straordinaria. Ventuno anni fa sulla pista londinese di Brands Hatch vi gareggiava da pilota di Formula 3000; su quello stesso circuito ora vince nell'handbike due ori e un argento paralimpico. E diventa l'alfiere italiano nella cerimonia di chiusura . Mentre Cecilia Camellini, la 20enne di Modena che in vasca a Londra ha regalato all'Italia dei disabili quattro medaglie, di cui due d'oro, sarà la nostra portabandiera tricolore ai Giochi del 2016 di Rio de Janeiro. Mai prima d'ora le Paralimpiadi avevano ricevuto tanta attenzione, catalizzando l'interesse del grande pubblico. Lo testimoniano i numeri: 2,7 milioni di biglietti venduti e un bilancio complessivo di oltre 55 milioni di euro di entrate. E poi, record di pubblico, record di nazioni e atleti partecipanti (rispettivamente 166 e 4200, di cui circa 1500 donne). E record di record: oltre 110 nuovi primati del mondo stabiliti. Dunque, sport vero, grazie al talento e all'infinita forza di volontà dei campioni.

Ciao GENOVA, arrivederci...

Qui di seguito una composizione poetica di Anna Maria Campello dedicata a Genova vista dal mare, o meglio guardata con gli occhi di un navigante ovvero un emigrante, che già alla partenza sogna il ritorno.



Genova la bella / abitudinaria / S'apre al mattino / tra le fragranze / delle sue focacce.
Taciturna e sonnolenta / dalle lacrime di clown / nei giorni di macaia, / ciarliera quando il sole / indora facciate austere.
Operosa e poi pigra / come i gatti vagabondi, / padroni liberi del tempo, / sulle barche di Boccadasse / dai colori di Matisse.
Volteggiano panni / smossi dalla tramontana, / svolazza il lenzuolo, / come ali di gabbiano / e un fazzoletto sventola nel simbolico saluto / a solitari naviganti, / a chi ancora canta / con Zena nel cuore / "Ma se ghe pensu", sognando il ritorno / per rivedere i monti, / la guardiana Lanterna / che ammicca al mare. /
Ciao, arrivederci Genova.

Anna Maria Campello

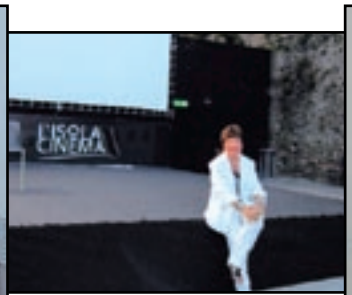
Per coloro che non sono in confidenza con Genova né con il dialetto (lingua) genovese:
macaia: condizione meteorologica, causa di sfibrante apatia psicofisica; **Boccadasse:** caratteristico borgo cittadino in riva al mare, tempo addietro abitato da pescatori; **Zena:** Genova in dialetto genovese; **Ma se ghe pensu:** (Ma se ci penso) celeberrima canzone in dialetto genovese (Mario Cappello – 1925). Narra la struggente nostalgia di un emigrante per la mai dimenticata sua città, dove si ripromette di ritornare. La canzone è stata interpretata da decine di cantanti nonché declamata da grandi attori, tra cui l'inimitabile Gilberto Govi; **la guardiana Lanterna:** l'altrettanto celebre faro del porto di Genova.

Poesie di Genova marinara nella romana isola Tiberina

La serata di sabato 23 giugno 2012 è stata indimenticabile per Anna Maria Campello, poetessa genovese già presente sulle pagine di 'Porti & servizi' con alcune sue poesie di ispirazione marinara. A Roma, nell'ambito dell'iniziativa letteraria 'Poeti a L'isola Tiberina', è stata ospite speciale in una delle sezioni culturali de 'L'isola del Cinema', curata dal poeta Agostino Raff. Anna Maria Campello ha declamato proprie poesie, che sono contenute in alcuni dei suoi libri: 'Il mio mare segreto', 'Vita sul bus', 'Scorci di vita', 'Genova come quando'. "Un'occasione unica per ascoltare dal vivo una delle voci più sensibili e interessanti della poesia contemporanea": così l'ha gratificata un commento critico alla sua partecipazione, riferito tanto alla spontaneità poetica quanto alla delicatezza interpretativa dei suoi versi.
Sotto la guida del suo direttore artistico Giorgio Ginori, l'Isola del Cinema è giunta a giugno 2012 alla sua 18ª edizione, essendo nata nel 1995 nel cuore di Roma, tra le sponde del fiume Tevere e la brezza dell'isola Tiberina. Con un'affluenza di oltre 300 mila visitatori e circa 30 mila spettatori nelle sale nell'edizione 2012 l'Isola del Cinema ha presentato anteprime, retrospettive, rassegne, percorsi nei nuovi mestieri della settima arte, nonché prestigiosi dibattiti sul cinema e le sue innumerevoli contaminazioni con la letteratura, la filosofia e, appunto, la poesia.

(Nelle foto, da sinistra: il direttore artistico Giorgio Ginori (a sin.) e il poeta Agostino Raff sul palco assieme ad Anna Maria Campello; la poetessa genovese su uno sfondo dell'Isola del Cinema, il poeta Agostino Raff legge una poesia da una raccolta dell'ospite)








20°
GRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO