

L'intervento

Dagli impianti all'acciaio questa è la vera ricchezza

Nel 2016 approdate 500 navi rinfusiere che hanno trasportato oltre 15 milioni di tonnellate di prodotti

ROBERTO DEMARCHI *

Ultimamente abbiamo sentito parecchie dichiarazioni e buoni propositi, da parte di tutte le amministrazioni locali, per mettere in campo tutte le misure necessarie per lo sviluppo del porto, soprattutto per incrementare la capacità di volumi movimentati in termini di container. Da agenti marittimi questo non può che essere accolto favorevolmente, soprattutto in termini di riconoscimento dell'importanza che le attività portuali rivestono per il territorio regionale. Tuttavia, il porto di Genova, ora porto di Genova-Savona Vado, ha da sempre avuto una vocazione polivalente, che gli ha consentito di sopportare e sopravvivere agli shock legati a una o all'altra commodity.

Il container oggi è predominante anche nell'immaginario collettivo di chi, non addetto ai lavori, pensa al settore marittimo. Ed è vero che nei container oggi viaggia oltre 50% del valore della merce, come è altrettanto vero che i traffici così detti tramp (volandieri) rappresentano più del 70% del naviglio mondiale.

Sto parlando di prodotti siderurgici (steel coils, bramme, billette, tubi), prodotti liquidi alla rinfusa (petrolio e suoi derivati come gasolio, nafta, jet, kerosene, olii vegetali, gas), prodotti solidi alla rinfusa (cereali, carbone, minerale di ferro, petcoke, cemento), general cargo (project cargo, impiantistica, grosse turbine, motori, carichi speciali, macchine, barche da diporto).

Lo sviluppo e la continuità di questa tipologia di traffico non sono legati solo a un aspetto com-

merciale, la loro presenza deve essere conciliata con la vita della città, con attenzione, lungimiranza e pianificazione: pensiamo al dibattito aperto sullo spostamento del polo petrolchimico di Mulledo. Questo per permettere di continuare a mantenere in forze una parte di attività portuali, propeedeutiche alla vita dello scalo tanto quanto la parte dei traffici containerizzati.

Nel 2016 sono approdate nel porto di Genova circa 500 navi rinfusiere che hanno trasportato circa 600 mila tonnellate di rinfuse solide, quasi 14 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi, 180 mila tonnellate di olii vegetali, 60 mila tonnellate di vino e quasi 500 mila tonnellate di prodotti chimici.

Solo per citare alcuni casi, Genova serve le raffinerie di Sannazaro e di Busalla, la prima è una delle più avanzate al mondo, dalla quale dipende l'approvvigionamento energetico di buona parte del Nord Italia; siamo il porto che esporta il know how dell'industria italiana più avanzata: pensiamo ai motori e all'impiantistica per le pipeline che, prodotte dalle aziende italiane, viaggiano in tutto il mondo. Le navi cariche di vino per importanti Cantine sono circa 40 all'anno, inoltre imbarchiamo e sbarchiamo rispettivamente 150 e 240 yacht all'anno circa, che alimentano l'industria del turismo e delle marine liguri.

Tutte queste attività, che non sono esaustive di tutto quello che viene catalogato come tramp, generano un indotto diretto che va dai tributi e dalle tasse pagate dalle navi a ogni scalo a tutti i servizi collegati con l'approdo e la partenza.

Le tipologie di navi impiegate nel traffico volandiero nel porto di Genova sono dalle più piccole Handymax, navi con stazza lorda tra 30 mila e 50 mila tonnellate, alle Aframax, navi con stazza lorda tra 80 mila e 120 mila tonnellate, alle più grandi Suezmax, navi con

stazza lorda tra 120 mila e 200 mila tonnellate. Per ogni approdo, ciascuna di queste navi deve pagare una serie di tasse e oneri portuali, tra cui la tassa di ancoraggio.

Questa tassa viene calcolata su ciascuna tonnellata di stazza netta, può essere rinnovata per trenta giorni o un anno in base alla bandiera della nave. È obbligatoria per tutte le unità che effettuano operazioni commerciali nei porti italiani e, per le navi che navigano esclusivamente tra porti comunitari, la tassa può essere pagata in misura ridotta, mentre per le imbarcazioni che effettuano navigazioni con porti extracomunitari viene pagata e rinnovata con tariffa piena. In linea di massima, l'importo per trenta giorni per una Handymax è di circa 15 mila euro, 32,5 mila euro per una Aframax e 56 mila euro circa per una Suezmax.

Queste navi, durante l'approdo al porto, vengono assistite da una figura, quella del raccomandatorio marittimo, che si occupa per loro di tutti i servizi di cui hanno bisogno, dalle pratiche burocratiche, ai servizi quali rifornimento, raccolta rifiuti, rimorchio, ecc. Ha anche una funzione pubblicitaria per tutti coloro che rendono servizi alla nave: per legge è garante dei fondi che servono a remunerare i fornitori e, prima che la nave lasci il porto, ha l'obbligo di confermare di avere ricevuto la somma necessaria in Capitaneria di Porto.

In Assagenti, l'associazione di categoria di agenti e mediatori marittimi, le aziende che svolgono questa attività riferita alle navi volandiere, sono 34 su 120, a conferma che questo è un settore che ha un peso specifico nel nostro scalo e che non deve essere lasciato in secondo piano del dibattito e nelle strategie di pianificazione e sviluppo.

* *presidente Commissione Tramp Assagenti*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I punti

Il valore dei traffici nel primo scalo d'Italia

1 Il container
Nel container oggi viaggia oltre 50% del valore della merce, ma i traffici così detti tramp (volandieri) rappresentano più del 70% del naviglio mondiale.

2 I prodotti
Sono i prodotti siderurgici (steel coils, bramme, billette, tubi); liquidi alla rinfusa (petrolio e suoi derivati come gasolio, nafta, jet, kerosene, olii vegetali, gas); solidi alla rinfusa (cereali, carbone, minerale di ferro, petcoke, cemento); general cargo (project cargo, impiantistica, grosse turbine, motori, carichi speciali, macchine, barche da diporto).

3 Le navi
Nel 2016 sono approdate nel porto di Genova circa 500 navi rinfusiere.

Lo scalo di Genova-Savona è quello che esporta il know how dell'industria italiana più avanzata

