

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Un elenco di proposte dagli agenti marittimi per rilanciare i porti del Lazio

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 5th, 2020

Asamar Lazio, l'associazione delle agenzie marittime raccomandatarie della regione presieduta da Carlo Alberto Palomba, si rammarica di non essere mai stata interpellata nei vari tavoli aperti durante questa crisi degli scali marittimi locali. “Vorremmo sottolineare con tutta la dovuta fermezza che l'agente marittimo è, nei traffici merci, il vero collegamento tra armatore, ricevitore/caricatore e terminalista. E' sempre l'agente marittimo che si interfaccia con le varie autorità locali (AdSP, Polizia di frontiera, Agenzia delle Dogane, Capitaneria, Guardia di Finanza, ecc...). Ed è ancora l'agente marittimo che sponsorizza il porto cercando nuovi traffici e soluzioni ai relativi problemi operativi, per far sì che anche solo una nave in più arrivi nel nostro porto” spiega in una nota Asamar.

L'associazione sottolinea che l'attuale crisi innescata dal virus Covid-19 ha mostrato come Civitavecchia, “a differenza di molti altri porti che basano la propria economia sulla movimentazione delle merci, opera principalmente nel settore passeggeri (crociere e traghetti) e questo è oggettivamente confermato da quanto si è potuto constatare durante questa crisi, in cui la totale scomparsa di questo traffico ha determinato la profonda crisi di agenzie marittime, spedizionieri, imprese portuali, guide ed accompagnatori, società di ncc e bus”. Quasi tutti i lavoratori delle agenzie marittime locali, più di un centinaio di persone, sono attualmente in cassa integrazione in attesa della fine dell'emergenza.

Fatte queste premesse Asamar Lazio intende portare proposte concrete per tentare di ridare un futuro al porto. Di seguito le riflessioni e le proposte avanzate dall'associazione delle agenzie marittime:

- “Il settore del traffico rifiuti, da oltre due anni, sta cercando di affacciarsi su questo porto. Un grosso ostacolo che purtroppo si frappone a un suo concreto realizzarsi è la limitazione al traffico del solo CSS Codice CER 191210 (il cosiddetto CDR). Alcuni esportatori non vedono l'ora di poter iniziare l'esportazione di rifiuti con codici CER diversi, soprattutto 191212 e 191204. E' proposta di questa associazione voler estendere la fattibilità delle operazioni portuali a tutte le tipologie di rifiuti non pericolosi. Una rapida consultazione di tutte le autorità interessate in questo traffico sbloccherebbe la situazione.”
- “Nell'ottica dell'ampliamento dell'offerta del porto, una nostra ulteriore proposta è l'apertura completa al traffico container sulla banchina 24. Nel corso del 2020, la banchina 25 sud può

essere utilizzata per il traffico merci, ma dal 2021 – quando auspicabilmente il traffico crociere ritornerà con forza – quella banchina sarà dedicata per il 95% al traffico crocieristico. E' necessario, quindi, che la banchina 24 possa essere utilizzata per la movimentazione di qualsiasi tipo di merce.”

- “Al fine di poter attrarre nuovi traffici, è parere di questa associazione che debbano ridursi i costi legati allo sbarco/imbarco delle merci. In questo senso, una diminuzione delle tariffe dei diritti di imbarco/sbarco darebbe giovamento a quel processo di rilancio del porto. Il traffico delle rinfuse liquide, in particolare, soffre molto l'enorme ammontare dei diritti di sbarco. Il peso elevato di questi diritti pesa, successivamente, sul prezzo del bunker che viene venduto localmente alle navi. Il traffico di prodotti bunker sta andando inesorabilmente incontro a un profondo declino per via della forte competitività di altri porti.”
- “Allo stesso scopo, gioverebbe una riduzione sperimentale degli importi delle tasse di ancoraggio mensili sulla scorta di quanto coraggiosamente fatto per le tasse di ancoraggio con validità annuale. Questa riduzione comporterebbe un minor costo del 'sistema porto' che risulterebbe quindi più attrattivo.”
- “Una buona movimentazione della merce sottobordo è alla base di un corretto afflusso/deflusso della stessa merce in banchina. Le condizioni delle nostre banchine, soprattutto della banchina 24 e della 25 sud, causano difficoltà logistiche che minano la velocità delle operazioni portuali. Un loro ammodernamento gioverebbe ai traffici e alle imprese che ci lavorano.”
- “Sulle principali riviste di settore si avanza l'ipotesi che sia il traffico yacht quello che sarà il primo a rilanciarsi (per via del numero esiguo di ospiti e membri dell'equipaggio a bordo). La condizione della marina yachting è al limite della fatiscenza, con erba in crescita sulla strada, uno strato di guano lungo tutta la banchina 7 e le boe non più al loro posto. In aggiunta, alcuni megayacht già nel 2019 hanno dovuto rinunciare all'ormeggio nella nostra marina yachting per via del basso fondale (5,5 metri di pescaggio consentito, al momento). Il loro dirottamento sulla banchina 8 non consente l'allaccio alla rete elettrica, è problematico per le procedure di security e non è scontato se consideriamo che la banchina 8 è spesso richiesta da unità militari. Un dragaggio della banchina 7, che permetta l'ormeggio di unità con pescaggio di almeno 7 metri, attrarrebbe un maggior numero di mega-yacht che darebbero respiro anche al settore della ristorazione, delle forniture navali, del trasporto con ncc, ecc.”
- “Una velocizzazione della creazione delle tanto agognate ZLS e ZES farebbe sicuramente da apripista a un rinnovato interesse sul nostro porto. I vantaggi che deriverebbero sarebbero senza alcun dubbio notevolissimi.”
- “In questo momento di difficoltà sono state avanzate a Enel molte proposte, alcune delle quali, conoscendo l'operatività della centrale ENEL per quanto riguarda la movimentazione del carbone, non facilmente praticabili. Enel non brucia tanto carbone perché, con la recente tassazione dell'anidride carbonica prodotta, il prezzo di vendita dell'energia risulta a volte inferiore al suo costo di produzione. In un momento di difficoltà sarebbe cosa buona chiedere a Enel uno sforzo per sostenere il porto e arrivare ad avere mensilmente almeno 3/4 navi carboniere e 3/4 navi ceneriere ormeggiate al loro pontile. Per Enel significherebbe solo un leggero aumento di costo, ma un piccolo aumento dell'attuale movimentazione sarebbe una boccata d'ossigeno per il mondo delle imprese e dei servizi portuali che ruotano attorno a questo traffico.”

A questo punto non resta che attendere per vedere se e quali di queste proposte saranno colte per cercare di rilanciare l'attività negli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, May 5th, 2020 at 4:20 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.