



Naples Shipping Week, 25 Giugno 2014,
Tavola rotonda:
«Il dragaggio dei porti e la destinazione dei sedimenti»





IL DRAGAGGIO DEI PORTI E LA DETINAZIONE DEI SEDIMENTI

PORTI: INTEGRATED COASTAL ZONE MANAGEMENT

E

MARITIME SPATIAL PLANNING

CESARE CORSELLI – UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI MILANO-BICOCCA

Sponsored by



La crescita Blu dell'Europa, strategie e documenti per un Mare Mediterraneo condiviso:



Strategia Marina

-Gestione Integrata della Zona Costiera



-Pianificazione Spaziale Marittima

IL IV RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL MARE CENSIS 2011

	Forza	Debolezza	Minaccia	Opportunità
Trasporti/Armamento	<p>Diffusa presenza di imprese familiari, con una forte tradizione e radicate nel tessuto produttivo nazionale</p> <p>Alto grado di internazionalizzazione</p> <p>Elevata capacità di innovazione dei servizi</p> <p>Alta capacità di investimento</p>	<p>Regole relative a controlli, certificazione, sicurezza troppo rigide con relativo appesantimento dell'attività dell'armatore</p>	<p>Pirateria sempre più presente in alcune aree di mercato</p>	<p>Flotta sempre più moderna attraverso cui l'armamento italiano è in grado di offrire un servizio di trasporto efficiente e flessibile e attraverso cui è in grado di operare per conto di grandi multinazionali, come le major del petrolio</p>
Servizi di logistica portuale e ausiliari ai trasporti marittimi	<p>Qualità del capitale umano</p> <p>Capacità di investimento delle principali aziende di logistica</p>	<p>Dimensione aziendale mediamente contenuta rispetto ai principali competitor internazionali</p>	<p>Nuovi competitor nei mercati rilevanti</p> <p>Regolamentazione del settore</p>	<p>Diversificazione dell'offerta e dei mercati</p> <p>Integrazione con altri soggetti della <i>supply chain</i> (es. <i>inland terminal</i>)</p>
Porti	<p>Pluralità di porti che corrisponde ad una pluralità di offerta</p>	<p>Carenza di visione complessiva che permetta ai porti di operare in una logica di sistema</p> <p>Carenza di fondi pubblici per nuovi investimenti</p> <p>Eccessiva presenza di porti generalisti e pochi porti specializzati in funzione anche delle reti TEN</p> <p>Scarsa connessione con altre nodi come gli interporti</p>	<p>Regolazione della pianificazione delle opere di intervento sui porti</p>	<p>Incremento dei volumi di traffico dall'Asia Orientale verso il Nord Europa</p>

Nonostante attraverso il Mediterraneo passi ormai la più importante rotta di transito per le merci che giungono nell'Unione europea, l'Italia non è stata finora in grado di cogliere appieno le opportunità rese disponibili dalle favorevoli condizioni geografiche. Il differenziale di crescita registrato nei 7 anni in esame è, in tal senso, emblematico. A fronte d'una crescita del traffico container presso l'insieme dei porti europei, come si è visto, pari al 76%, quelli italiani non sono riusciti ad espandere la propria movimentazione che del 53,2%. Il ritardo è in parte attribuibile alle difficoltà infrastrutturali che ostacolano lo sviluppo dei porti d'accesso ai mercati, sia dal punto di vista della loro espansione fisica che sotto il profilo dei collegamenti ferroviari con l'entroterra.

Sono 13, i porti italiani interessati da una rilevante movimentazione di container (tab. 3.17). Di questi, 3 svolgono pressoché esclusivamente una funzione di transhipment. Si tratta di Gioia Tauro, innanzitutto, nonché Taranto e Cagliari: sono tre scali che oggi si trovano nella condizione più delicata, costretti a fronteggiare la proliferazione di nuove, efficienti e più convenienti strutture recentemente consolidate nella sponda Sud del Mediterraneo, da Port Said a Tanger Med, passando per Damietta o per il nascente porto di Enfidha in Tunisia.

Le Autostrade del mare sono Pianificazione Spaziale Marittima

Tab. 3.19 - Autostrade del Mare: servizi di trasporto Ro-Roper la Sardegna, 1999-2009 (v.a. e var. %)

Origine	Destinazione	Viaggi a/r settimanali	Metri Lineari a settimana
Civitavecchia	Arbatax	2	4.080
Civitavecchia	Cagliari	7	14.280
Civitavecchia	Olbia	14	56.000
Civitavecchia	Porto Torres (Barcellona)	3	18.000
Genova	Arbatax	2	6.800
Genova	Cagliari	7	21.080
Genova	Olbia	3	6.120
Genova	Porto Torres	12	43.800
Livorno	Cagliari	2	6.800
Livorno	Golfo Aranci	7	7.000
Livorno	Olbia	14	47.600
Marina di Carrara	Cagliari	1	3.500
Marina di Carrara	Olbia	9	29.400
Napoli	Cagliari	1	2.040
Palermo	Cagliari	1	2.040
Piombino	Olbia	12	54.000
Salerno	Cagliari (Valencia)	3	14.400
Trapani	Cagliari	1	2.040
Totale		101	338.980
<i>Direttrici</i>		<i>18</i>	
<i>Linee</i>		<i>22</i>	
<i>Semirimorchi</i>		<i>1.129.933</i>	
<i>TiR</i>		<i>924.491</i>	
Totale 1999			118.200
Var. % 1999-2009		-	186,8

Tab. 3.20 - Autostrade del Mare: servizi di trasporto Ro-Roper la Sicilia, 1999-2009 (v.a. e var. %)

Origine	Destinazione	Viaggi a/r settimanali	Metri Lineari a settimana
Civitavecchia	Palermo	3	12.000
Civitavecchia	Catania	5	22.000
Civitavecchia	Trapani	1	4.500
Genova	Palermo	6	24.000
Genova	Catania	4	17.600
Genova Voltri	Palermo Termini Imerese	6	27.300
Livorno	Palermo	3	12.000
Livorno	Trapani	3	7.800
Napoli	Catania	7	28.560
Napoli	Palermo	14	57.400
Palermo	Cagliari	1	2.040
Ravenna	Catania	3	9.600
Salerno	Messina	12	50.400
Salerno	Cagliari	3	14.400
Salerno	Palermo	2	9.000
Trapani	Cagliari	1	2.040
Vado Ligure	Termini Imerese	3	10.200
Totale		77	310.840
<i>Direttrici</i>		<i>17</i>	
<i>Linee</i>		<i>18</i>	
<i>Semirimorchi</i>		<i>1.036.133</i>	
<i>TiR</i>		<i>847.745</i>	
Totale 1999			117.800
Var. % 1999-2009		-	163,9

Le Grandi Navi da crociera
e le località in cui si fermano
sono MSP

Tab. 3.24 - Crocieristi in Europa per Paesi di destinazione

	Passeggeri	Quota del totale
Italia	4.993.000	23,0%
Grecia	4.269.000	19,6%
Spagna	3.600.000	16,6%
Francia	1.787.000	8,2%
Norvegia	1.460.000	6,7%
Portogallo	786.000	3,6%
Malta	512.000	2,4%
Svezia	433.000	2,0%
Regno Unito	406.000	1,9%
Estonia	377.000	1,7%
Danimarca	338.000	1,6%
Finlandia	325.000	1,5%
Gibilterra	308.000	1,4%
Cipro	227.000	1,1%
Germania	196.000	0,9%
Polonia	137.000	0,6%
Irlanda	134.000	0,6%
Islanda	112.000	0,5%
Paesi Bassi	79.000	0,4%
Altri UE+3	283.000	1,3%
UE+3	20.762.000	95,6%
Altri Europa	966.000	4,4%
Totale	21.728.000	100,0%

Civitavecchia, Napoli e Venezia sono le principali mete del turismo crocieristico in Italia, con un numero di viaggiatori in continua crescita e

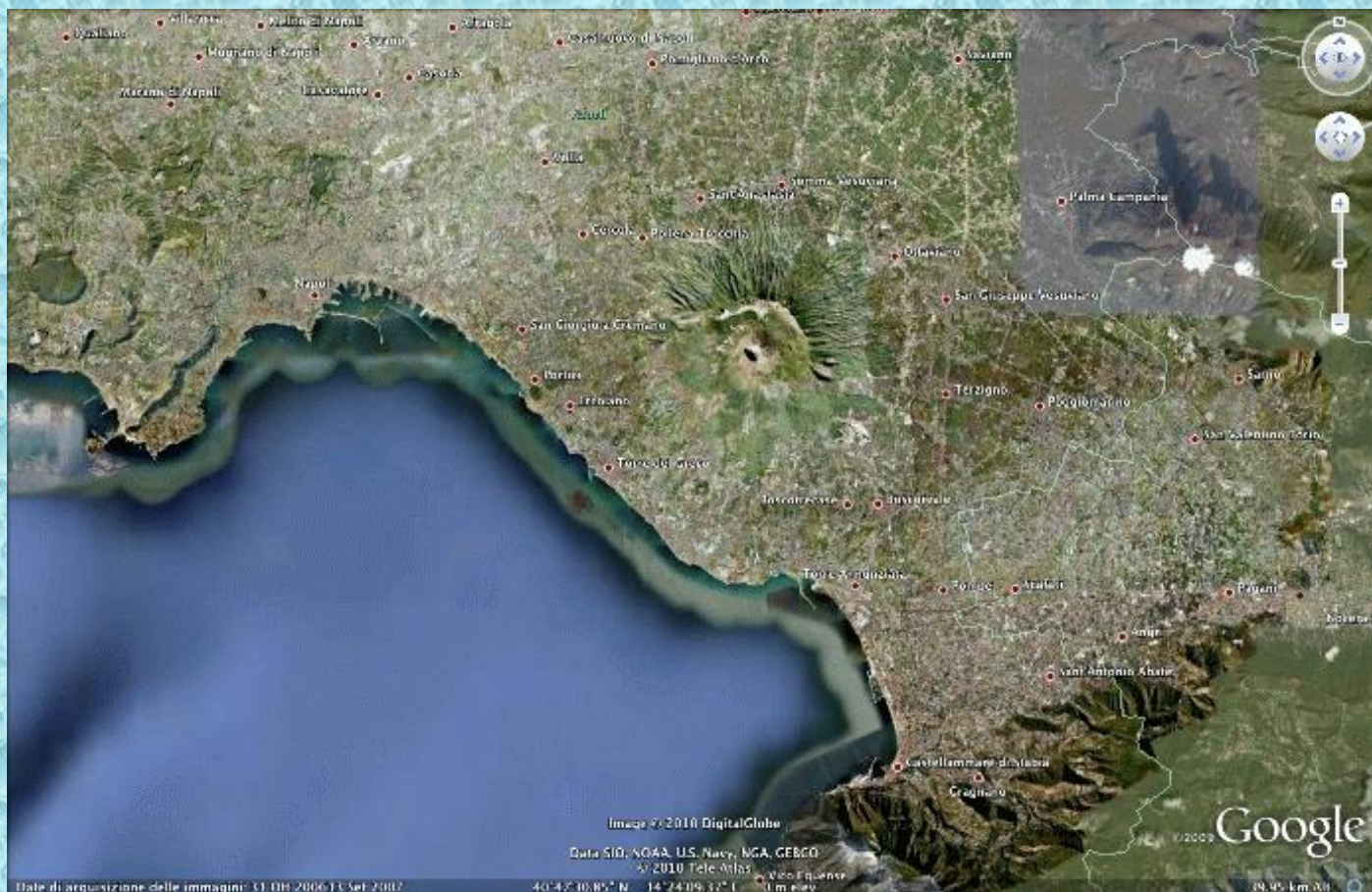
Tab. 3.17 - Movimento merci nei principali porti italiani, 2008 (*) (v.a.)

	Rinfuse liquide (1.000 tonn)	Rinfuse solide (1.000 tonn)	Merci varie (1.000 tonn)	Totale (1.000 tonn)	TEU (numero)	Passeggeri (numero)
Gioia Tauro	662	99	33.533	34.313	3.467.824	-
Augusta	29.322	1.072	-	30.394	-	-
Chioggia	-	1.740	1.406	3.145	-	-
Portonogaro	-	220	1.221	1.441	-	-
Messina - Milazzo	14.483	988	7.032	22.503	-	9.888.176
Napoli	4.283	4.722	10.346	19.352	481.521	9.026.247
Olbia - Golfo Aranci - P.Torres	4.529	2.306	7.732	14.568	-	5.948.940
Civitavecchia	1.233	1.341	4.339	6.912	25.213	4.262.307
Piombino	220	6.260	1.390	7.869	-	3.653.648
Genova	21.006	5.498	27.714	54.218	1.766.605	3.262.912
Livorno	8.624	1.185	24.220	34.029	778.864	3.178.971
Palermo	822	63	5.919	6.804	32.708	2.427.475
Bari	19	1.057	4.017	5.093	113	1.846.408
Venezia	12.331	8.513	9.404	30.248	379.072	1.720.496
Ancona	4.854	1.366	3.207	9.427	92.068	1.504.890
Savona - Vado	7.456	4.108	4.089	15.653	252.837	1.113.375
Salerno	-	77	9.700	9.777	330.373	559.588
Brindisi	3.061	8.202	1.891	13.153	673	525.791
Cagliari - Sarroch	28.161	237	5.874	34.271	307.527	466.463
Catania	13	289	4.294	4.596	18.036	292.036
Trieste	37.268	1.806	9.205	48.279	335.943	153.212
Fiumicino	5.447	-	-	5.447	-	60.523
La Spezia	2.510	1.678	14.432	18.619	1.246.139	49.656
Marina di Carrara	25	523	2.024	2.572	2.328	27.100
Ravenna	4.834	11.728	9.334	25.896	214.324	16.709
Gaeta	1.763	831	-	2.593	-	917
Monfalcone	-	1.119	2.904	4.023	1.645	217
Taranto	6.339	21.775	15.157	43.271	786.655	189
Monopoli	76	146	2	224	-	141
Barletta	276	763	114	1.154	-	50
TOTALE	199.615	89.711	220.520	509.846	10.520.468	49.986.437

Le navi da trasporto
e il loro carico sono
MSP

Ma MSP è anche
altro

- il porto di Napoli, che movimentava quantitativi tra i più elevati sia nel trasporto di passeggeri che di merci e che ha maturato considerevoli livelli di specializzazione con riferimento a segmenti di mercato pregiati quali quello dei *container* e dei crocieristi;
- il porto di Salerno, che negli anni più recenti è riuscito ad attrarre flussi sempre più intensi grazie soprattutto a un potenziamento dei servizi di Autostrada del Mare.



Una realtà portuale con picchi di eccellenza al margine di una “città metropolitana”

Obiettivi della gestione integrata delle zone costiere

La gestione integrata delle zone costiere è finalizzata ai seguenti obiettivi:

- a) agevolare lo sviluppo sostenibile delle zone costiere attraverso una pianificazione razionale delle attività, in modo da conciliare lo sviluppo economico, sociale e culturale con il rispetto dell'ambiente e dei paesaggi;**
- b) preservare le zone costiere a vantaggio delle generazioni presenti e future;**
- c) garantire l'utilizzo sostenibile delle risorse naturali, e in particolare delle risorse idriche;**
- d) assicurare la conservazione dell'integrità degli ecosistemi, dei paesaggi e della geomorfologia del litorale;**
- e) prevenire e/o ridurre gli effetti dei rischi naturali e in particolare dei cambiamenti climatici, che possono essere provocati da attività naturali o umane;**
- f) conseguire la coerenza tra iniziative pubbliche e private e tra tutte le decisioni adottate da pubbliche autorità, a livello nazionale, regionale e locale, che hanno effetti sull'utilizzo delle zone costiere.**

Occorre elaborare strategie, piani e programmi per l'uso del territorio che tengano conto dello sviluppo urbano e delle attività socioeconomiche, nonché altre politiche settoriali pertinenti.

Occorre tener conto della molteplicità e della diversità delle attività nelle zone costiere e dare priorità, ove necessario, ai servizi pubblici e alle attività che richiedono, in termini di uso e di ubicazione, l'immediata vicinanza al mare.

Occorre garantire una distribuzione bilanciata degli usi sull'intera zona costiera, evitando la concentrazione non necessaria e una sovraccrescita urbana.

Occorre effettuare valutazioni preliminari dei rischi associati alle varie attività umane e infrastrutture, in modo da prevenirne e ridurne gli impatti negativi sulle zone costiere.

Occorre prevenire i danni all'ambiente costiero e, qualora essi si verificano, provvedere a un adeguato ripristino.

Una politica per il mare

- Sinergia livello nazionale fra i diversi attori: pubblici e privati
- Conoscere a fondo il territorio
- Pianificare gli spazi terrestri e marittimi come se fossero una sola cosa

Fare impresa in un sistema con regole chiare e necessarie, tenendo conto che noi uomini siamo una parte integrata dell'ecosistema