

‘Temporary storage’: il voto degli eurodeputati soddisfa l’industria

La Commissione IMCO approva un testo in cui il limite massimo viene riportato a 90 giorni, ma una decisione definitiva sul nuovo Codice Doganale sarà presa soltanto l’anno prossimo

Il pericolo che il tempo massimo consentito per la sosta delle merci in banchina nei porti europei scendesse dagli attuali 90 a soli 3 giorni - ipotesi formulata dalla Commissione Europea ma immediatamente avversata da tutte le principali organizzazioni del cluster marittimo-portuale - si allontana di un passo decisivo, con la recente presa di posizione dalla Commissione IMCO (Mercato Interno e Protezione dei Consumatori) del Parlamento europeo, di cui ha dato conto l’avvocato marittimista dello studio NCTM e Segretario Generale di Assarmatori Alberto Rossi, con un post sul suo profilo *LinkedIn*.

Dopo aver ricostruito le ragioni per le quali una tale misura danneggerebbe fortemente la competitività dei porti europei, e in particolare quelli di transhipment, [riprendendo peraltro i suoi recenti interventi in materia](#), Rossi ha espresso un plauso all’attività della relatrice Deirdre Clune (e dei relatori ombra Carlo Fidanza e Marco Campomenosi), la cui proposta di compromesso - che ha accolto le preoccupazioni e le

istanze espresse dal cluster marittimo, prevedendo di mantenere l’attuale limite massimo di 90 giorni per il ‘temporary storage’ delle merci - è stata adottata dalla Commissione IMCO.

Nel testo approvato - scrive Rossi nel suo intervento - sono contenuti anche “dei miglioramenti in relazione ad alcuni aspetti tecnici della cosiddetta ‘notification of arrival’”. Inoltre, i Deputati della Commissione IMCO hanno espresso una posizione attenta alla necessità di garantire una transizione efficace dall’attuale sistema doganale in vigore, che è ancora in via di sviluppo, al nuovo sistema proposto dalla Commissione Europea”.

Ora il testo uscito dalla Commissione dovrà essere ratificato dalla sessione plenaria del Parlamento Europeo, nel mese di marzo, diventando ufficialmente posizione negoziale dello stesso Parlamento nelle le negoziazioni inter-istituzionali tra co-legislatori - il cosiddetto ‘trilogo’ tra Parlamento, Consiglio e Commissione UE - che entreranno nel vivo nei primi mesi del 2025.

Se quindi lo scampato pericolo, in termini di ‘temporary storage’, potrà essere dichiarato definitivamente soltanto al termine di tale processo legislativo, questa decisione della Commissione IMCO del Parlamento UE consente comunque al cluster europeo di guardare alla vicenda con maggior ottimismo.

E infatti ESPO, l’associazione europea dei porti, in una nota, ha manifestato il suo “particolare apprezzamento per la posizione degli eurodeputati che si sono opposti ad una revisione delle attuali regole sullo stoccaggio temporaneo delle merci nei porti europei”.

L’associazione, parlando a nome di spedizionieri, authority, terminalisti, agenti marittimi e armatori, ha quindi espresso “gratitudine per gli importanti progressi compiuti dalla Commissione IMCO e per l’attenzione riservata alle preoccupazioni del settore. Ora è urgente che anche la Commissione Europea e il Consiglio sposino questa visione e lavorino insieme all’industria per gestire al meglio queste questioni e garantire supporto al commercio europeo”.



L'energia per la transizione, dalla nave all'area retroportuale via banchina: *cold-ironing*, svolta epocale per il cluster marittimo

Giani (Propeller Livorno): “Emergono grandi potenzialità, ma la situazione è molto frastagliata”. Brandimarte (Assarmatori): “Level playing field, livello di costi, modelli di governance e responsabilità fra le tematiche da indagare”

di Elisabetta Arrighi

Livorno - Le proteste contro gli sbuffi neri dai fumaioli delle navi a banchina, negli ultimi anni, sono state numerose. È accaduto in varie città dove il waterfront è a diretto contatto con le aree residenziali. Ad esempio a Livorno: qui gli abitanti del quartiere Venezia e limitrofi, ovvero il cuore storico dell'area urbana, hanno fatto sentire più volte con forza la loro voce preoccupati soprattutto per i fumaioli dei traghetti e delle navi da crociera che arrivano ai moli a ridosso del centro cittadino.

Nonostante qualche miglioramento arrivato grazie anche a ordinanze della Capitaneria di Porto, è arrivato il momento di andare oltre visto che siamo ormai entrati con forza nell'ottica di una transizione ecologica anche per le navi. Di conseguenza il processo di decarbonizzazione dei porti e del trasporto via mare si pone come elemento fondamentale per poter modificare in meglio la qualità della vita delle persone. È recente, proprio a Livorno, un'ordinanza dell'autorità marittima relativa all'utilizzo di carburanti “puliti” da parte delle navi che entrano in porto. Così il Propeller club ha organizzato un convegno nel quale si è parlato in maniera approfondita del cold-



Il convegno al Propeller: da destra Maria Gloria Giani Pollastrini, Damiano Landi, Luca Brandimarte, Giacomo Rispoli, Paolo Ferrandino e Daniele Ciulli

ironing, cioè la possibilità di alimentare le navi durante la sosta a banchina con energia elettrica.

“Il quadro della situazione è ancora molto frastagliato; ma siamo di fronte ad una svolta epocale per il cluster marittimo e portuale. Giusto quindi prendere in debita considerazione anche tutte le criticità per far sì che l'infrastruttura, una volta realizzata, possa centrare gli ambiziosi obiettivi che tutti stiamo cercando” ha affermato Gloria Giani Pollastrini presidente del Propeller labronico introducendo il convegno ‘L'energia per la

transizione passa dalla nave alla banchina fino all'indotto retroportuale’.

Dopo quello della presidente, gli interventi di Giacomo Rispoli, CEO di Myrechemical (tecnologie di conversione chimica dei rifiuti per la produzione di metanolo, idrogeno, etanolo e derivati circolari), Damiano Landi per conto di Terna, del segretario generale di FISE Uniport Paolo Ferrandino e di Daniele Ciulli, General Manager Spezia e Carrara Cruise Terminal.

Provando a esaminare a tutto tondo la questione decarbonizzazione > 25



La platea del convegno al Propeller di Livorno



Un traghetto ormeggiato alla Cala Sgarallino del porto di Livorno, nell'area urbana del quartiere Venezia

> 24

“sono emerse le grandi potenzialità che sono sotto gli occhi di tutti, ma anche le complessità legate, oltre che alla realizzazione il cui procedimento è già in corso a Livorno come in diversi altri scali italiani, alla gestione dell’infrastruttura stessa e ai profili di responsabilità che ne derivano” ha aggiunto Giani.

Non è proprio una cosa semplicissima mettere in piedi l’infrastruttura, è stato spiegato, e questo vale anche per l’alimentazione e la gestione: una complessità da analizzare velocemente visto che i fondi per l’implementazione sono legati al PNRR e hanno quindi una scadenza ravvicinata.

Ma prendiamo in considerazione il fatto che questo impianto sia già pronto chiavi in mano e cerchiamo di capire un po’ di cose.

“Ci sono tre tematiche da indagare” ha detto l’avvocato Luca Brandimarte, responsabile Ports, Logistics & Competition di Assarmatori nonché consigliere del Propeller livornese.

“In primo luogo uno dei principali aspetti riguarda il mantenimento del *level playing field* a livello concorrenziale in banchina, che rischierebbe di essere alterato qualora non tutti i porti e quindi i terminal dovessero essere dotati di tali impianti. Per questo è senz’altro auspicabile un adeguato controllo sul livello di concorrenza strettamente connesso peraltro all’efficienza delle Autorità di Sistema Portuale, anche in ragione del fatto che queste ultime svolgono, nei fatti, attività d’impresa come

ribadito anche dalla recente sentenza del Tribunale dell’Unione Europea e che quindi devono giocare sottostare al rispetto delle regole di concorrenza”.

Al secondo punto vi è la tematica legata ai costi. L’energia elettrica - intesa sia come tariffa sia come servizio - risulta attualmente più costosa rispetto al carburante di origine fossile. In questo senso, posto che per quanto riguarda i contratti (ad esempio) di fornitura dell’energia sarebbe opportuno non prevedere delle durate eccessivamente lunghe al fine di scongiurare eventuali situazioni che potrebbero portare ad un aumento dei costi, per colmare questo gap “potrebbe essere utilizzata parte dei fondi generati dal sistema ETS che, come specificato all’interno dell’articolo 10 della Direttiva (UE) n. 959/2023, dovranno essere necessariamente impiegati per specifici interventi nell’ambito della decarbonizzazione del trasporto marittimo” ha proposto Brandimarte.

E si arriva al terzo punto evidenziato da Assarmatori; una questione legata ai possibili modelli di governance degli impianti.

“Una volta realizzata l’infrastruttura e messa a disposizione dell’utenza portuale si pone, ancora una volta, il dilemma su come identificare le modalità con cui dovrebbe essere gestito il servizio, così come le relative attività di manutenzione dell’impianto. Nella sostanza il tema è quello di chi fa cosa e soprattutto di chi gestisce le frequenze e la stabilità energetica con personale dedicato in

banchina ai fini dell’allaccio e delle attività di day-by-day di erogazione del servizio”.

A questo proposito è stato detto che bisognerà distinguere i terminal di grandi dimensioni rispetto a realtà minori e questo pone anche un tema che riguarda l’utilizzo del personale. Nell’ipotesi del terminalista gestore, infatti, quest’ultimo potrebbe essere chiamato a garantire la presenza costante di proprio personale adeguatamente formato all’utilizzo dell’infrastruttura, unitamente a quello tecnico.

È chiaro che, posto che tale modello potrebbe non essere attuabile per tutti i terminal, sarebbe in alternativa verosimile che il servizio di cold-ironing venisse affidato ad un apposito soggetto concessionario da parte della AdSP di competenza con la conseguenza però che questo soggetto dovrà essere efficiente e quindi sottoposto alle norme in materia di trasparenza finanziaria dei porti (Regolamento UE n. 352/2017). Per le banchine pubbliche, inoltre, la gestione e la manutenzione dell’impianto potrebbe verosimilmente ricadere sull’AdSP o, comunque, su un soggetto concessionario del servizio appositamente incaricato.

Da non dimenticare, infine, il principio di responsabilità per quanto riguarda carenze di natura infrastrutturale, eventuali attività od omissioni imputabili al soggetto che eroga il servizio, alla mancata manutenzione e / o malfunzionamento della infrastruttura, a eventuali disservizi relativi alla fornitura di energia elettrica.

Mancano solo 70 giorni per presentarsi in gran forma all'appuntamento di Ship2Sport

C'è pure Ship2Shore, con Clickutility, a fare la sua parte nell'anno d'oro per le attività sportive a Genova. Cresce l'attenzione per il grande evento ludico-agonistico di metà maggio: fioccano patrocini, arrivano sponsor e...testimonial ed ospiti d'eccezione (a sorpresa)



di Angelo Scorza

Nell'anno clou per Genova eccellenza nello sport, anche Ship2Shore, in partnership con Clickutility, ha da dire la sua in materia specifica, con l'organizzazione già bene avviata – la 'macchina' è in piena corsa e l'interesse riscosso presso tutti gli stakeholders cresce giorno per giorno – con l'inedito evento [Ship2Sport](#), che coniuga business e attività ricreative in un mix mai tentato prima nel cluster marittimo-portuale-logistico

Poco più di 2 mesi e i Lettori di Ship2Shore ed i loro ospiti, affiliati, familiari e cari - anche i minori possono venire, senza tuttavia poter partecipare alle gare ufficiali; e persino i pet, animali domestici, avranno spazio (ma non portateci leoni o serpenti...) al meraviglioso resort toscano di Poggio all'Agnello (Livorno) – potranno finalmente schierarsi ai nastri di partenza e [cimentarsi in appassionanti confronti](#), accesi ma amichevoli incontri ludico-agonistici ed in pieno spirito di fairplay e lealtà (come nel costume professionale) della nostra Testata, nelle 8 discipline ad oggi previste (tennis, corsa, pallavolo,

pallacanestro, calcetto, mountain bike, nuoto, ping pong) nel palinsesto ufficiale (ma potrebbero esserci variazioni ed allargamenti ad altri sport..) di Ship2Sport, la originale 3-giorni di business networking e team building inventata da Ship2Shore e supportata dalla collaborazione a tutto campo di Clickutility. Intanto cresce in maniera progressiva l'attenzione per questo grande evento ludico-agonistico di metà maggio - da giovedì 9 (arrivi e briefing con 'istruzioni per l'uso') a domenica 12 (partenze, premiazioni e ultimo relax nelle fantastiche strutture messe a disposizione – con le gare previste a rotazione e in parte in concomitanza (ma i più valorosi, infaticabili e dotati atleti potranno partecipare praticamente a tutte le discipline se il fisico e la mente li sorreggeranno...) venerdì 10 e sabato 11 (salvo recuperi dovuti all'eventuale maltempo).

Sono previste varie classifiche (e conseguenti premi), a seconda della discipline, individuali, a coppie, a team, ai più giovani e...ai diversamente giovani, ai polisportivi ed una classifica a squadre.

Nel dettaglio, per ogni sport, gli iscritti dovranno dichiarare il proprio livello tecnico (principiante, amatore, agonista) in modo da formare competizioni omogenee e squadre equilibrate, mantenendo anche il criterio – laddove il numero dei partecipanti fosse sufficientemente ampio – di distinguere le graduatorie tra i due sessi. Chi si iscriverà a tutte le discipline sportive e porterà a termine la relativa gara (corsa, nuoto, mountain bike) o passerà almeno un turno nei tornei ad eliminazione diretta, potrà partecipare alla classifica extra dell'Eptathlon (8 sport). Infine per squadre 'aziendali' sono previste classifiche redatte come sommatorie dei punti acquisiti in ciascuna disciplina.

Naturalmente chi vuole stare tranquillo e fare solo da spettatore durante la 3-giorni potrà rilassarsi nelle piscine del resort o nella vicina spiaggia dorata del Golfo di Baratti, oltre che in escursione.

Il programma, molto intenso (a questo link la brochure <https://rb.gy/i33drc>) prevede anche serate di intrattenimento musicale, giochi, degustazioni e altre amenità.

Per gli accompagnatori agli agonisti sono previste varie > 64





> 63

escursioni ([anche in bicicletta](#), noleggiabile sul posto), da organizzare in perfetta autonomia e libertà, lungo la [Costa degli Etruschi](#) e a siti di interesse naturalistico, paesistico, culturale, eno-gastronomico ecc.

A titolo di esempio citiamo il parco archeologico di Populonia, il borgo di Populonia Alta, Castagneto Carducci, Bolgheri, Campiglia Marittima, Terme di Venturina, Suvereto, Lido di San Vincenzo, Parco di Montioni, Parco della Sterpaia, Follonica, Isola d'Elba.

E intanto fioccano i patrocini di diverse associazioni di categoria, tra cui ad oggi hanno già aderito: Accademia Marina Mercantile, Assarmatori, Assoportisti, Assocostieri, Confitarma, Confitarma – Gruppo Giovani Armatori, Young Ship Italia, Confrasperto; con tante altre di prossima definizione.

Sono pure in arrivo i primi sponsor, i cui importanti nomi sveleremo al più presto.

E – dulcis in fundo – all'evento è prevista la presenza di testimonial sportivi ed ospiti d'eccezione (a sorpresa).

Insomma, il consiglio a tutti rivolto è quello di non indugiare

oltre nelle prenotazioni di camere e di spazi promozionali per le aziende. Non solo per poter usufruire di tariffe 'early bird' scontate fino al 20% sino a Pasqua, ma anche per 'accaparrarsi' le posizioni migliori; nel resort di alta gamma, specializzato per attività sportive, sito nella tranquilla campagna toscana facilmente raggiungibile da tutta Italia, sono rimasti infatti a disposizione circa 50 appartamenti da 1 a 5 posti letto.

Per avere ogni indicazione sui prezzi e sulle condizioni di [iscrizione e partecipazione](#) - nella tariffa di soggiorno è prevista la pensione completa, con pranzo a buffet e cena servita - potete contattare la nostra segreteria organizzativa segreteria@ship2shore.it e rifarvi al sito dedicato <https://www.ship2sport.it/>.

Per le sponsorizzazioni sono [previsti 5 diversi pacchetti](#) (Platinum, Gold, Silver, Bronze, Copper) che offrono visibilità online ed in loco, con possibilità di 'brandizzare' una singola disciplina sportiva, [comprensivi di quote di iscrizione e soggiorno](#) (si ha diritto ad un bonus in valore monetario da gestire liberamente).

SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI



www.ship2shore.it

Direttore Responsabile
Angelo Scorza

Editore
ESA Srl

Via Assarotti 38/16 16122 Genova
P.I./C.F. 01477140998

Sede operativa
Via Felice Romani 8/2A 16122 Genova
Tel. +39 010 2517945
Fax +39 010 8687478
e-mail: redazione@ship2shore.it

Iscriz. Trib. di Genova n. 19/2004
CCIAA di Genova, R.E.A. 412277
Cap. Soc. € 10.000 i.v.