

Da: "PEC Amatori Agenzia Marittima" <agenzia.amatori@postecert.it>
Oggetto: consultazione pubblica banchine 21-26
Data: Mer, 15 Ottobre 2014 6:21 pm
A: apan@emarche.it

Consultazione pubblica sul futuro assetto di banchine e aree portuali della Darsena Marche, per la zona compresa tra le banchine 21 e 26, destinate alle operazioni portuali di imbarco, sbarco, deposito e movimentazione merce.

In qualità di Amministratore Delegato della Spett.le Interestate S.r.l. rappresento quanto segue:

come noto la scrivente si occupa dell'handling di rinfuse secche e merci varie, settore che si sta dimostrando vivo e ricco di prospettive.
Le difficoltà incontrate sino ad ora (per quel che concerne l'impianto di sbarco/imbarco) sono relative a: fondali, aree di deposito (specialmente in assenza della banchina 4) ed eventuali tempi di attesa in rada fatto presente che l'unica banchina destinata alle rinfuse è la 25 (completamente sprovvista di aree di stockaggio).
Fatto salvo quanto si apprende in merito ai dragaggi che si auspica vengano effettuati senza ulteriori ritardi, restano indubbiamente in piedi le altre due questioni.
La soluzione che permetterebbe il superamento di dette difficoltà è sicuramente rappresentata dalla creazione di un terminal rinfuse che integri alla banchina 25 un'ulteriore banchina provvista di aree adibite a deposito merci.
La candidata naturale è sicuramente la banchina 26 o parte di essa.
Un terminal rinfuse intercluso tra due banchine riuscirebbe infatti nello scopo di ottimizzare le capacità produttive contemperando allo stesso tempo all'efficientamento economico/competitivo del terminalista stesso.

Al fine di garantire l'operatività in banchine pubbliche la 26 potrebbe essere interessata dal terminal rinfuse solo per il 50% della sua intera lunghezza (340 metri circa), lasciando quindi ulteriori 170 metri circa all'utilizzo da parte delle imprese ex art. 16 qualora provviste di traffici e mezzi propri.

La banchina 24 sicuramente può rimanere banchina pubblica.

La banchina 23 e 22 (le banchine sino ad oggi utilizzate per il traffico containers) potrebbero essere trattate al pari di 25 e 26 e cioè costituenti un unico terminal.

La 22 potrebbe altresì essere lasciata pubblica.

La banchina 21 destinata ai traffici dei cereali o comunque pertinenti gli impianti silos retrostanti, potrebbe continuare ad essere operata come banchina prioritariamente dedicata a tale merceologia e, in via subordinata, anch'essa pubblica.

Lo sviluppo di un quadro come sopra descritto porterebbe, per i prossimi quattro anni, alla creazione di due terminal (o più se si vogliono dividere le banchine 22 e 23 entrambe in regime di concessione) e, contemporaneamente, al mantenimento di almeno due banchine pubbliche (o tre sempre dipendendo dal futuro assetto 22 e 23) con inoltre la possibilità di utilizzare in via subordinata la 21.

Si ricorda a Codesta Spett.le Autorità Portuale che all'interno della 84/94 il ruolo del terminalista è decisamente centrale, figura attorno la quale si sviluppano competitività e concorrenza.

Questo anche al fine di ottimizzare le entrate dell'Autorità stessa che, dovesse spingere troppo per lo sviluppo di banchine pubbliche (credo che porti come Genova e Venezia non ne abbiano affatto) rischierebbe di veder impoverite non di poco le entrate ad oggi rappresentate dai canoni demaniali.

Di più l'assoluta necessità di superare un monopolio non deve poter scivolare nel rischio di creare un cartello.

distinti saluti