Da: antonio gianetto <antoniogianetto@yahoo.it>
A: "segreteria.ministro@mit.gov.it" <segreteria.ministro@mit.gov.it>
Inviato: Venerdì 1 Luglio 2016 23:14
Oggetto: I: Per favore cercate di bloccare lo scempio che stanno commettendo a Vado Ligure

Onorevole
ministro dei trasporti e delle infrastutture

Vorrei portare alla Sua attenzione che, la costruenda piattaforma sta devastando la rada di Vado Ligure, era stata ideata da un grande genio nostrano, che andava a raccontare che ci sarebbero ormeggiate le navi con pescaggi da 18 a 22 metri come veniva spesso segnalato, ad esempio qui: http://www.informazionimarittime.it/vado-ligure-piattaforma-ok-per-i-lavori-pubblici-1041 e qui: http://www.ilsecoloxix.it/p/porti_e_logistica/2011/03/22/AOa9NsG-cantiere_ligure_piattaforma.shtml
Il problema grave è che, ad agosto del 2006 era entrata in esercizio la più grande porta containers del mondo, la Emma Maersk, che aveva un pescaggio massimo di 15,50 metri, ma a Vado, sembrava che nessuno lo sapesse, tanto che, il 28 luglio del 2008 il consiglio comunale approvò il progetto della piattaforma, nessuno dei consiglieri si era preso la briga di informarsi, avevano votato come da istruzioni del loro partito, e, come possimo notare nel 2011,ancora, andavano a raccontare la favola delle navi con pescaggi da 18 a 22 metri (ndr queste navi esistono, ma sono ULCC petroliere adibite al trasporto di greggio da 300.000 tonnellate, lunghe 333 metri e larghe 58)

Il presidente dell' A.P. di Savona continuava a ripetere che:

Il terminal contenitori (potenzialità annua 720.000 TEU) avrà una banchina rettilinea di 700 m, con profondità di accosto da 15 a oltre 22 m, idonea all'ormeggio delle portacontainer di capacità superiore a 12.000 TEU, caratteristica unica nel panorama dell'alto Mediterraneo.
vedere pag. 6 Port. Guide 2009, ci troverete anche altre notizie sulle meravigliose infrastrutture del porto: http://www.uominiliberi.eu/settembre15/PORT-GUIDE.pdf
Il grave errore che si commette quando si fanno le scelte dei presidenti della A.P. è quello di scegliere politici che, per quanto riguarda, navi e navigazione, sono scarsamente preparati, sono un Genovese che vive a Savona dal 1968, sono stato comandante di petroliere adibite al trasporto di prodotti petroliferi raffinati, sul nostro costiero e su porti del Mediterraneo, dal 1976 al 1996. Non mi sono mai voluto integrare con la gente di questa città, salvo pochissime eccezioni, secondo me, ha scarsa informazione su come deve essere fatto un porto; il loro vecchio porto mercantile, è privo di bacino di evoluzione, quindi quanto una nave entra in porto con la prua, è costretta ad uscire con la poppa e viceversa. Gli amministratori savonesi e il presidente A.P. pensarono di valorizzare parte delle aree della vecchia darsena, con una bella cementificazione, il risultato fu che, il grattacielo fu costruito a 80 metri dei fumaioli della navi da crociera, quindi vi potete rendere conto del malcotento nella zona: https://www.facebook.com/savonaportoelettrico/
Se Vi prendete la briga di far esaminare il progetto della piattaforma, Vi renderete conto che, la diga che hanno progettato, assicura soltanto protezione alle navi già ormeggiate,

ma non hanno previsto nessuna protezione per le navi che devono entrare in porto, con tempo cattivo.
Altra grave lacuna, nessuno si era preso la briga di considerare che le grandi portacontainers per arrivare

nei nostri porti devono transitare nel canale di Suez, dove ci sono limiti di pescaggio, in base alla larghezza delle navi (vedere: " suez canal rule of navigation " allegate).

In passato c' era qualcun altro , che non ne aveva tenuto conto, si tratta del registro navale norvegese, su una sua pubblicazione veniva riportata una portacontainer larga 65 con un pescaggio di 16., mi presi la briga di informarli che stavano sbagliando (vedere: Suez Canal pescaggio 65 metri).
Con gran meraviglia, nel 2014, notai che il registro aveva trattato l' argomento delle ULCV :
https://www.dnvgl.com/publications/container-ship-update-01-2014-17773

vedere pag. 7,8,9. e Vi accorgerete che le più grandi portacontainers oggi in circolazione hanno pescaggi massimi di 16 metri, quelle previste, ma non ancora in costruzione, larghe 63.8 metri non potranno avere pescaggio superiore a 15,34 metri, se vorranno transitare nel Canale di Suez.

Tenere anche in considerazione che, come Mediterraneo, rischiamo di essere tagliati fuori dai grandi traffici a causa dello scioglimento dei ghiacci nell' Artico:
http://www.informare.it/news/gennews/2016/20160141-Accordo-COSCO-ABS-per-rotta-marittima-artica.asp
I russi hanno in costruzione un grande rimorchiatore rompi ghiaccio ad energia nucleare: Russia, combustibile per la il nuovo rompighiaccio “Arktika” in produzione entro il 2016

Ricapitolando, Vado non sarà il solo terminal in grado di ricevere le portacontainers di ultima generazione, Il VTE sarà in grado di ormeggiarne 3, abbiamo poi Calata Bettolo ed il terminal alla Sanità, La Spezia le potrà ricevere con un pescaggio ridotto, e a Livorno hanno già avutoottenuto i primi finanziameio per la costruzione del nuovo " terminal Europa " . Teenere anche conto che, non molto tempo fa, è uscita la notizia che a Marsiglia si stanno anche loro preparando le le ULCV: Marsiglia si attrezza per le 20 mila teu - The Medi Telegraph

Savona è un porto 40 Km fuori dal mercato in passato fu mollato dalla Hamburg Sud che movimentava 250mila teus e che si è spostata a Genova, recentemente è stata mollata anche da Bruno Musso , il motivo ce lo dice nel video allegato.

Vado non riesce neppure a movimentare 100mila teus, e a guardare quello che segnala l' A.P. si ha l' impressione di essere presi per il sedere o che non si rendono neppure conto di quello che dichiarano:
http://files.meetup.com/213689/Savona%20movimentazione%20containers%202014%20-%202015.pdf
Eppure dichiara che il suo terminal ha queste caratteristiche:

Reefer Terminal è anche il container terminal del Porto di Savona Vado.
La banchina principale ha una lunghezza di 465 metri ed una profondità di 14,5 metri, mentre il piazzale di stoccaggio ha una capacità di 10.000 TEU (per una potenzialità annua di 400.000 TEU) e dispone di 510 allacci elettrici per contenitori refrigerati: a pag. 49
http://www.porto.sv.it/it/media/pubblicazioni/item/download/1182.html

Il terminal attualmente è in mano alla Maersk, ma ci sta facendo venire poche navi feeders da meno di 1.000 teus, non lo fa funzionare pienamente, in quanto, sicuramente, aspetta che sia ultimata la piattaforma, per spostare su questa, il suo traffico che ha attualmente a Genova, non può scoprirsi prima, altrimenti si frega da sola..

Se andate a vedere i grandi porti del nord Europa Vi accorgerete che, ad eccezione dei porti di Rotterdam e Felixstowe, tutti gli altri grandi porti; Le Havre, Anversa, Bremerhaven, Amburgo, Danzica, Goteborg e Aarhus, non hanno elevati fondali; la logistica ci insegna che bisogna valorizzare al massimo quello che abbiamo.

le grandi navi dapprima scaricano parte del carico nei suddetti 2 porti e poi proseguono per tutti gli altri; per chiarimento segnalo la schedule del viaggio della Maersk Mc Kinney Moller viene anche evidenziata la sua posizione AIS ed il suo pescaggio massimo, in questo caso 15,3 metri: http://www.uominiliberi.eu/giugno16/gianetto.pdf ma come già segnalato queste navi non possono superare il pescaggio di 16,0 metri

Cordiali saluti

Antonio Gianetto