

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
13 Giugno 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Venezia:

"...Potrà accogliere navi da 85000 Teu..." (Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Al Consorzio Bettolo e la proroga della concessione del Terminal Sech..." (La Gazzetta Marittima)

"...Doria a Bucci: non lascio il porto..." (The Medi Telegraph)

"...La nostra portacontainer autonoma?..." (The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...Seafuture..." (La Gazzetta Marittima)

"...Segnali di crescita fra Carrara e La Spezia..." (The Medi Telegraph)

Ancona:

"...La giornata di Ancona della Marina Militare..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Battesimo di Viking Orion il benvenuto di Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Darsena Europea, adesso ci siamo è nel documento ufficiale di Stato..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Rimorchiatori, si rinnova la flotta..." (Civonline)

Bari:

"...Nuovo info-point al porto di Bari..." (Messaggero Marittimo)

Salerno:

"...Sdoganamento in mare al settore automotive..." (Messaggero Marittimo)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
13Giugno 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Porto di Venezia: potrà accogliere navi da 8500 Teu

L'Autorità portuale sulla conclusione dei lavori di adeguamento

VENEZIA – Si sono conclusi – a seguito della necessaria bonifica bellica – i lavori di adeguamento del Bacino di Evoluzione n.3 alla quota prevista dal Piano Regolatore Portuale, iniziati il 23 aprile scorso.

L'operazione, che rientra nella più articolata attività di escavo manutentivo prevista dal Piano Operativo Triennale 2018-2020, ha comportato l'escavo di circa 80 mila metri cubi di sedimenti.

Grazie a questo importante intervento, oggi il porto di Venezia è per la prima volta in grado di ricevere navi porta contenitori da 8500 Teu; queste andranno a rinforzare la flotta di navi che operano sulla rotta Venezia-Estremo Oriente, attiva nel nostro porto da diversi anni e che non ha mai smesso di scalare a Venezia durante l'ultimo anno e mezzo, la cui rilevanza strategica è confermata dall'impegno delle compagnie della Ocean Alliance a garantire il servizio con frequenza settimanale.

Va precisato che, la decisione relativa alla calendarizzazione delle unità da impiegare nel servizio non può essere in alcun modo influenzata dall'Autorità di Sistema portuale, dipendendo totalmente dalla programmazione delle compagnie marittime con cui, ovviamente, l'Ente ha già avviato una proficua interlocuzione. Le compagnie infatti scelgono autonomamente la turnazione e la programmazione delle navi sulla base di una molteplicità di variabili di mercato, come il valore dei noli e il prezzo del carburante.

Il fatto che navi di tale stazza tocchino o meno il porto di Venezia non va in ogni caso a ridimensionare le performance dello scalo che, anzi, nel corso del 2017 ha stabilito il suo record storico sul fronte del traffico container, superando i 611 mila Teu movimentati. Trend che, nel corso del primo quadrimestre 2018, va ulteriormente migliorando: i traffici di contenitori infatti sono aumentati rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso dell'1,3%.

“Ringrazio il Sindaco Brugnaro per la possibilità che ci offre di chiarire, ancora una volta, che gli escavi volti ad accogliere navi da 8500 Teu sono conclusi” dichiara Pino Musolino, presidente dell'AdSp MAS. “Sono certo -continua- sebbene non emerga dalle sue dichiarazioni, che, nel suo duplice ruolo di amministratore e di imprenditore, il Sindaco ha ben compreso come gli interventi infrastrutturali operati dagli Enti pubblici, in questo caso dall'Autorità di Sistema portuale, sono volti ad aumentare la competitività dello scalo e che, parallelamente, il mercato risponde a tali interventi con logiche e tempi differenti.

Non siamo nell'Unione Sovietica dove il pubblico decide cosa deve fare il privato e controlla il mercato. Sono lieto infine che, nel corso di un'intervista, egli abbia dichiarato di essere “rispettoso dei ruoli” e che “il compito di occuparsi di queste cose sia dell'Autorità portuale (o meglio Autorità di Sistema portuale) e non del Sindaco”. Confermo comunque che, per parte nostra, permane la piena disponibilità a una costante collaborazione con l'Amministrazione comunale, per quanto di competenza e sui progetti che richiedono un necessario confronto fra Enti, così come previsto dall'ordinamento”.

Al Consorzio Bettolo e la proroga della concessione del Terminal Sech

GENOVA – Due gli atti sottoscritti nella giornata di lunedì nella sede dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale: il primo riguarda la nuova concessione al Consorzio Bettolo (partecipato da MSC al 65% e da GIP controllata dai fondi Infravia e Infracapital) per un nuovo terminal allestito con ulteriori investimenti pubblico-privati che aumenterà sensibilmente la capacità del sistema portuale che fa capo all'Autorità portuale di Genova e Savona. Il nuovo terminal sarà attrezzato con mezzi altamente tecnologici per ospitare le mega ships. La durata della concessione è di 33 anni. L'altro è la proroga dei termini operativi.

“Dopo oltre quindici anni credo che la sottoscrizione della concessione con Consorzio Bettolo sia una notizia attesa per tutto il porto di Genova – ha commentato il presidente Signorini -. Il nuovo terminal, al cui lay out abbiamo duramente lavorato nei mesi scorsi, prevede a regime fino a 800.000 teu, nei prossimi anni ci porremo l'obiettivo di raggiungere 500.000-600.000 teu. Sarà un terminal in grado di ospitare navi portacontainer più grandi anche in connessione con i lavori sulla nuova diga. Sarà un terminal gestito da soci con una grandissima competenza. Come è noto, sono due i soci del Consorzio Bettolo, il secondo più grande armatore al mondo e fondi americani, francesi e inglesi in grado di fornire tutte le competenze tecnologiche e il know-how necessario per l'armonizzazione del terminal. Inoltre abbiamo investimenti previsti per l'accessibilità viaria e ferroviaria in grado di non far impattare l'uscita delle merci dai terminal con la viabilità urbana. Nei prossimi due anni lavoreremo duramente per avviare celermente l'operatività”.

Il secondo atto sottoscritto è relativo invece alla proroga per un terminal già operativo chiamato a rinnovare i propri mezzi operativi per far fronte alle grandi navi “giramondo”.

Genova, Doria a Bucci: «Non lascio il porto»

Genova - Il professore continua a rappresentare il comune nel board dell'Autorità di sistema portuale. L'ex sindaco: da Tursi vogliono le mie dimissioni? Sarà l'Anac a dire se devo andare via.

Genova - **L'ex sindaco non molla la poltrona in porto, nonostante le pressioni da parte del suo successore, Marco Bucci. «Sia chiaro, per questo incarico non prendo un euro», tiene a precisare.** A distanza di mesi dalla fine del suo mandato da primo cittadino, Marco Doria continua a rappresentare il Comune all'interno del comitato di gestione dell'Autorità portuale di Genova-Savona, l'organo dell'Authority da dove passa ogni decisione che riguarda lo scalo: dai nuovi investimenti alle concessioni.

«Bucci ha chiesto le mie dimissioni? Sì, è vero. Mi ha scritto una lettera - spiega Doria - dove mi ha invitato a lasciare l'incarico. Ma il porto non è come Amt, resto dove sono. L'incarico mi è stato affidato dal presidente dell'Autorità portuale e da lui non ho ricevuto comunicazioni». Con la legge di riforma del sistema portuale, voluta dall'ex ministro dei Trasporti Graziano Delrio, il Comune - assieme a Regione e Capitaneria - ha la possibilità di indicare un proprio rappresentante all'interno del comitato di gestione dell'Authority. Doria, quando ancora ricopriva la carica di primo cittadino, aveva deciso di candidare se stesso all'interno del board del porto. Una volta lasciata la carica di sindaco - nonostante l'opposto colore politico del suo successore e la pressione da parte del nuovo inquilino di Palazzo Tursi -, Doria ha continuato a rappresentare il Comune a San Giorgio.

«Il mio incarico termina nel 2021 - sottolinea il professore di Storia economica all'Università degli studi di Genova - ed è mia intenzione terminare il mandato. **Lascero il mio incarico solo se lo dirà l'Anac:** questo è un ruolo che richiede continuità. Se ragionassimo come dice Bucci - sottolinea - al cambio di ogni sindaco o presidente di Regione, soprattutto se di schieramento politico differente rispetto al suo predecessore, il comitato portuale verrebbe stravolto». Il parere atteso dall'Anac e chiesto dall'Authority riguarda il cosiddetto "correttivo porti", decreto emanato dal ministero dei Trasporti che dispone tra le altre cose la decadenza «di diritto» dai comitati di gestione dei membri che ricoprono, o che hanno ricoperto in passato, cariche di natura politica. La poltrona occupata da Doria potrebbe presto liberarsi, ma solo per una decisione presa da Roma.

«La nostra portacontainer autonoma? Sicura, e rispetterà l'ambiente» / INTERVISTA

Genova - La nave coprirà tratte brevi. «Ma siamo già pronti per l'Oceano».

Genova - Il futuro è a Nord del mondo, dove in pochi anni, forse meno di 24 mesi, sarà operativa la prima nave completamente autonoma. Senza equipaggio. Piccola rispetto ai giganti del mare di oggi, ma grande abbastanza per trasportare 120 teu. La Yara Birkeland ha lo stesso significato che ha avuto la pecora Dolly per la clonazione: abatterà un muro. Navigherà su brevi distanze. «Ma siamo già tecnologicamente pronti per le rotte oceaniche», spiega **Peter Due, il manager di Kongsberg Maritime** che guida la divisione "autonomia" e che domani mattina, 13 giugno, sarà tra i protagonisti del Forum internazionale a Genova (ore 9, Istituto Nautico San Giorgio). Il gruppo norvegese è pioniere nel settore, ma il futuro sta arrivando, sul mare e nei porti.

Le navi a guida autonoma rappresentano un progetto molto ambizioso. Ha senso oggi, per un operatore, investire in questa tecnologia ?

«Essere i primi ad operare sul mercato comporta costi, anche notevoli. Come nel caso di Yara. Comunque la motivazione alla base di questi investimenti è finanziaria, non bisogna dimenticarlo. E poi nel futuro la tecnologia sarà meno costosa e i progetti delle navi a guida autonoma saranno decisamente più abbordabili, a prezzi inferiori e anche di molto».

Al momento questa tecnologia è usata soprattutto nello short sea, cioè con navi in grado di coprire rotte brevi. Quando sarà possibile, secondo lei, che anche le grandi unità che attraversano gli oceani, potranno essere a pilotaggio remoto?

«A livello tecnologico è già possibile farlo. Il costo operativo dell'equipaggio per quelle rotte è però sensibilmente inferiore rispetto a quello rappresentato dai marittimi impiegati per le rotte più brevi come quelle dello short sea. Comunque anche sul fronte delle rotte oceaniche, sono convinto che vedremo l'introduzione di un controllo autonomo del viaggio e una riduzione dell'equipaggio a bordo. Oggi siamo arrivati al livello di macchinari a controllo remoto, nel futuro prevediamo che ci sarà il ponte "B0", completamente autonomo e senza equipaggio».

-segue

Parliamo del lato terra. Per i porti riuscire ad accogliere le navi a guida autonoma sarà una sfida: come potranno vincerla? Quali investimenti dovranno realizzare?

«Dobbiamo trovare nuove fonti energetiche sia per le navi unmanned che per quelle tradizionali. Dobbiamo riuscire a potenziare le prese a terra per ricaricare le navi che attraccano, ma dobbiamo avere anche una visione più ampia con nuove fonti energetiche come l'idrogeno. Le navi autonome potranno attraccare al molo sia con un sistema presente a bordo in grado di guidarle in sicurezza verso la banchina o saranno i porti a doversi attrezzare. Magari con sistemi innovativi che mettano in campo tecnologie *vacuum*, *sfruttando il sottovuoto*, *magnetici* o *meccanici*».

Ci può dare qualche dettaglio in più sul progetto Yara?

«La Yara Birkeland sarà una portacontainer da 120 teu di capacità. Sarà completamente alimentata da batterie, pronta sia per le operazioni unmanned che per quelle autonome. Oltre all'aspetto economico, c'è quello legato all'ambiente con una sensibile riduzione di agenti inquinanti: con l'introduzione della navi saremo in grado di eliminare dalle strade più di 40 mila viaggi di camion diesel per trasportare le merci dalla fabbrica a destinazione. Riusciremo così in un colpo solo ad aumentare la sicurezza su strada e a ridurre sensibilmente il traffico. Un ponte provvisorio dotato di tutto il necessario per guidare la nave sarà montato nella prima fase del progetto, poi superati tutti i test e quando la nave sarà pronta per la navigazione autonoma, lo elimineremo. La nuova unità sarà lunga quasi 80 metri e larga quasi 15, per una velocità massima di 13 nodi, mentre quella di servizio sarà di 6 nodi. Nel 2020 Yara Birkeland sarà pronta per navigare e operare in maniera completamente autonoma».

Seafuture a La Spezia: mare a trecentosessanta gradi

LA SPEZIA – Hub, contenitore, vetrina, punto di incontro, manifestazione circolare: così è stata disegnata Seafuture mercoledì scorso nel corso della conferenza stampa di presentazione che si è tenuta presso il Circolo Ufficiali di La Spezia. Introdotti dal capo ufficio Pubblica Informazione e Comunicazione della Marina Militare, contrammiraglio Fabio Agostini, sono intervenuti gli organizzatori ed alcuni tra i principali sponsor dell'evento in programma dal 19 al 23 giugno presso la Base Navale di La Spezia.

Seafuture è organizzato da IBG congiuntamente a Regione Liguria, Blue Hub, Azienda Speciale della Camera di Commercio delle Riviere di Liguria, DLTM, AIAD con la collaborazione della Marina Militare.

È uno dei casi più riusciti di apertura di aree e strutture militari ad usi civili, con un ritorno importante per tutta la comunità locale.

Questo anno la manifestazione rafforza la sua dimensione globale con la crescita delle iniziative che affronteranno i temi legati alla sostenibilità in materia ambientale, di aiuto umanitario, di cooperazione internazionale e sviluppo economico legato alla risorsa mare. Tra queste, ad esempio, il convegno dell'Enea sul turismo sostenibile ed innovativo, il convegno sulla tutela dell'ecosistema marino, quello sulla corretta gestione della risorsa acqua, quello sulla compatibilità fra ecodragaggio e turismo, quello di geoeconomia industriale organizzato da EIEAD; quello sulle autostrade del mare e le reti TEN-T organizzato dal Ministero dei Trasporti; ed inoltre la celebrazione dei 40 anni di attività di Sea Shepherd a difesa degli oceani, le iniziative di Mare Vivo, gli interventi di rappresentanti di imprese provenienti da tutto il mondo, di enti di ricerca, università. Venerdì 8 si inaugura nel Museo Tecnico Navale la Mostra PLASTICA(MENTE), a cura di ISPRA in collaborazione con il DLTM, in cui si evidenziano i danni prodotti agli oceani dall'uso delle materie plastiche.

-segue

A fare gli onori di casa l'ammiraglio Giorgio Lazio, comandante del Comando Marittimo Nord, che ha evidenziato l'importanza del contributo nazionale su tecnologia e sicurezza nel contesto internazionale, sottolineando poi quanto sia significativo che un evento di questa portata si tenga a La Spezia: una "periferia di qualità" per la presenza delle maggiori realtà industriali e di ricerca in ambito marittimo e navale; Seafuture è quindi anche occasione di sviluppo per il territorio.

Cristiana Pagni, presidente di IBG (Italian Blue Growth, società formata da Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, Consorzio Tecnomar Liguria ed EIEAD) e ideatrice - animatrice della manifestazione, dopo aver ringraziato quanti hanno supportato la complessa organizzazione di Seafuture e ricordato i prestigiosi patrocinii (Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, Ministero della Difesa, Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale) ha fornito i numeri di questa sesta edizione: 9000 mq quadrati di esposizione tra edifici storici e bacini della Base Navale, oltre 40 Delegazioni straniere, 1500 incontri bilaterali tra aziende e delegazioni e tra aziende stesse, 28 tra conferenze, seminari e workshop dalle tematiche più tecniche a quelle più strategico politiche.

La presidente di IBG ha ribadito come obiettivo della manifestazione sia quello di mettere al centro dell'attenzione e del dibattito il MARE in tutte le sue accezioni: sia come risorsa vitale per l'economia del Paese, sia e soprattutto come patrimonio da tutelare per le generazioni che lo erediteranno.

Verrà infatti dato largo spazio ai giovani anche con iniziative come Seafuture Awards, che premierà con uno stage all'estero l'autore di una delle sette tesi su argomenti inerenti scienza/tecnologia legati all'ambiente Mare, che saranno selezionate da una Commissione. Verrà premiata anche la migliore tesina di Istituto Superiore, tra le 50 pervenute. Inoltre è già stata attivata un'Alternanza Scuola Lavoro con I.S. Capellini Sauro ed il Liceo linguistico e socio economico Giuseppe Mazzini, i cui allievi hanno presenziato alla conferenza. La giornata di venerdì sarà dedicata principalmente agli aspetti ecologico-ambientali: il mare inclusivo: vela senza barriere - Naval Design for everybody, Veleggiata dei ragazzi più piccoli con gli Optimist a difesa del loro futuro, water management: l'acqua come "oro blu", il libro di Skirà a raccontare le imprese di 40 anni di Sea Shepherd, presente anche in questa edizione.

-segue

Tra le molte iniziative il sabato anche una veleggiata nel Parco delle 5 Terre all'insegna dell'inclusività: la tecnologia e la scienza sostengono l'uomo abbattendo le barriere architettoniche anche in barca.

Ringraziamenti sono stati rivolti anche ai Comuni di La Spezia, Lerici e Porto Venere, a CNA Confartigianato, Autorità di Sistema Portuale, alla Guardia Costiera ed alla Guardia di Finanza e al gruppo IREN. "Parlare di mare ci fa bene", ha spiegato il contrammiraglio Gianfranco Annunziata, vice capo III Reparto Stato Maggiore della Marina e project officer di Seafuture, occorre "promuovere la 'marittimità'", concetto non così scontato nonostante la centralità di questo tema per l'Italia. Per fare ciò è necessario potenziare la diplomazia navale e rafforzare le relazioni internazionali, abbiamo cercato di garantirlo con la presenza di oltre 40 Marine straniere, oltre il 20% in più rispetto alle precedenti edizioni. Agli ospiti stranieri verranno mostrati esempi dell'eccellenza tecnologica e manifatturiera dell'industria navale italiana come le navi Euro, Aviere, Driade che condurranno attività dimostrative in mare, mentre la maggior parte delle conferenze della ricca parte congressuale si terranno a bordo della FREMM Fasan e della storica Amerigo Vespucci.

Il Contrammiraglio Agostini ha illustrato le conferenze, mostre laboratori dedicati alla storia e alla cultura marinaresca che si svolgeranno nello stand della Marina.

Presso il Museo Tecnico Navale verrà inaugurata, dal Centro di Supporto e Sperimentazione Navale per il 31° Trofeo Mariperman, la Mostra La Regia Marina e la Grande Guerra.

Segnali di crescita fra Carrara e La Spezia / INTERVISTA

La Spezia - Risultati positivi sia sul fronte merci che su quello passeggeri. Roncallo: «Lavoriamo sull'efficienza».

La Spezia - Come stanno andando i traffici nei porti della Spezia e Marina di Carrara? «I traffici - risponde la presidente dell'Autorità di sistema portuale, **Carla Roncallo** - vanno bene. Alla Spezia il 2017 è stato un anno record e il 2018 per ora è in linea con il 2017. Anche a Carrara il 2017, potendo contare per la prima volta su un secondo operatore per l'intero anno, la Grendi, che è arrivata a Marina di Carrara nell'aprile 2016, abbiamo avuto un ottimo risultato. Tra i due porti, nel 2017 abbiamo superato 1,5 milioni di teu e 18,2 milioni di tonnellate di merce. Nel primo trimestre 2018 i traffici sono in linea con questi dati. Per le crociere abbiamo avuto nel 2017 473.000 passeggeri complessivi e per il 2018 stimiamo di arrivare a circa 500.000».

A che punto è lo sviluppo del retroporto di Santo Stefano?

«Si lavora per ultimare quanto necessario per portare lì tutti i controlli doganali; per parte nostra abbiamo ultimato la palazzina uffici, stiamo ultimando la viabilità di accesso e abbiamo appaltato le ultime opere necessarie, quali celle frigo, gate di accesso, ecc. L'agenzia delle Dogane, dal canto suo, ha già installato uno scanner di nuova generazione e contiamo quindi di partire entro l'anno con il trasferimento delle attività di controllo, se anche le direttive di competenza statale, relative allo Sportello Unico Doganale, verranno emanate».

-segue

Che ruolo gioca l'Autorità di Sistema Portuale nei contenziosi fra l'autotrasporto e Lsct sull'efficienza dei gate del terminal?

«Il tema è assolutamente attuale e lo potremo risolvere solo lavorando uniti. Il terminal sta attrezzando un'area a Pomara, ottenuta una deroga dalla Marina circa un vincolo relativo alla polveriera esistente, per stoccare i contenitori pieni in caso di accodamenti eccessivi, portandoli poi in porto di notte. Noi stiamo realizzando invece una bretella di raccordo al terminal Ravano, con gate di accesso dedicato, in modo da evitare che chi è diretto al Ravano debba passare attraverso i gate del Fornelli. In questo modo contiamo di poter ridurre le code e i tempi di attesa che talvolta interessano l'accesso in porto. Abbiamo comunque intenzione di avviare uno studio, già finanziato dal ministero delle Infrastrutture, per rivedere la viabilità di accesso stradale e ferroviaria, in modo da risolvere il problema in modo radicale, anche se ci vorrà un po' di tempo per arrivare al risultato».

Che spazio hanno nello sviluppo del porto i traffici merci non containerizzati?

«Alla Spezia ormai non molto, ma per Marina di Carrara rappresentano i traffici principali e speriamo crescano ancora. La comoda viabilità di accesso alle banchine facilita la vocazione del porto per il project cargo e, per ciò che riguarda le rinfuse, Carrara ha sempre lavorato molto sul marmo, sia in import sia in export. Tra pochissimo assegneremo anche una nuova concessione a un terzo operatore, che ha vinto recentemente una gara bandita dalla Adsp e siamo sicuri che questi tipi di traffico potranno svilupparsi».

E' prevista una maggiore integrazione fra La Spezia e Carrara?

«Sotto il profilo amministrativo, le due ex Autorità portuali sono ormai completamente integrate. Abbiamo unificato tutte le procedure che in effetti erano molto diverse. E' stato un processo faticoso, ma ormai lo diamo per ultimato. Ora lavoreremo per uniformare le procedure di accesso ai porti e di controllo per gli operatori. Sotto il profilo dei traffici, si tratta di porti complementari, che in linea di massima non hanno grosse sovrapposizioni. Con la redazione del Documento strategico di sistema portuale, che pianifica le strategie dell'AdSP e sta alla base dei singoli piani regolatori, definiremo ancora meglio le vocazioni e le sinergie dei singoli scali».

-segue

Che importanza attribuite alla nuova linea della Procargo Line da Carrara?

«Siamo entusiasti del progetto e speriamo possa funzionare al meglio; è presto per dirlo ma confidiamo che questo succeda. E aggiungo anche che mi fa piacere che i due attuali operatori (Porto di Carrara S.p.A. e Grendi) abbiano trovato sinergie e attivato insieme questo nuovo traffico. Auspico che ciò possa succedere anche con il terzo operatore, che a breve si insedierà sulle banchine di Marina di Carrara, una volta concluse le verifiche post gara. Il tutto, ovviamente, in un'ottica di implementare traffici e occupazione dello scalo».

La giornata di Ancona della Marina Militare

ANCONA - "La nostra filosofia è unire sogno e concretezza. La Giornata della Marina Militare, con il centenario dell'Impresa di Premuda, è un avvenimento unico per tutto il nostro territorio. Il grandissimo afflusso di persone che hanno raggiunto il porto in questi giorni e l'entusiasmo disegnato sui volti di adulti e bambini, per l'opportunità di poter visitare le navi e i sommergibili della Marina Militare, sono il segno concreto di quello che desideravamo che accadesse, unire ancora di più il porto alla comunità tutta intorno a valori forti". Così il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, ha commentato la Giornata della Marina Militare, che si è svolta con grande partecipazione e commo- zione al molo Rizzo del Porto Antico di Ancona.

È stato un grande avvenimento e una grande opportunità, sottolinea Giampieri, "per il porto per Ancona e per le Marche per i quali ringraziamo profondamente lo Stato maggiore della Marina Militare e il suo comandante, ammiraglio di squadra Valter Girardelli, per aver scelto proprio questo luogo da dove partì l'Impresa di Premuda, che contribuì a cambiare il corso della Prima guerra mondiale. Grazie a tutte le istituzioni e a tutte le persone, circa 500 compresi gli insostituibili volontari che, sotto il coordinamento del prefetto di Ancona, Antonio D'Acunto, hanno collaborato per rendere possibile questa Giornata ma soprattutto grazie a tutti coloro che sono venuti al molo Rizzo per vedere navi e sommergibili affrontando ore di fila e qualche cambiamento negli orari, dovuti alla grandissima curiosità suscitata dalla presenza di questi simboli della nostra nazione e alla necessità di conciliare le visite con le prove per la stessa Giornata della Marina Militare".

Giampieri esprime soddisfazione "per il ruolo che il Porto Antico, dalla sua strategica apertura alla comunità tre anni fa, continua ad avere per la città e per il porto stesso, una palestra per mettere alla prova le attività dell'accoglienza dei nostri concittadini, dei turisti e dei crocieristi".

Battesimo di Viking Orion il benvenuto di Livorno

LIVORNO – La Compagnia di crociere Viking Cruises (www.vikingcruises.com) ha scelto Livorno per celebrare il battesimo della nuova nave Viking Orion. L'evento, in programma per domani, giovedì, è stato presentato a Palazzo Rosciano, durante una conferenza stampa cui sono intervenuti, tra gli altri, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini; il numero uno della Porto di Livorno 2000, Luciano Guerrieri; l'assessore alla cultura e al turismo del Comune di Livorno, Francesco Belais; il direttore esecutivo della Viking, Matt Grimes e l'amministratore delegato di Ugo Trumpy, Eugenio Kielland. Presenti inoltre i rappresentanti della Camera di Commercio, della Capitaneria di Porto, dei Carabinieri e dell'Ufficio di Polizia di Frontiera Marittima. I festeggiamenti coinvolgeranno oltre 600 ospiti internazionali a bordo della nave, ormeggiata al Molo Sgaralino e alla Fortezza Vecchia; e si concluderà con uno spettacolo pirotecnico che festeggerà l'arrivo della nuova unità. Madrina d'eccezione sarà l'astronauta Ann Fischer.

Lo spettacolo pirotecnico dedicato alla nave che si chiama come una costellazione è stato ispirato dal cielo stellato d'estate e dall'idea di offrire una serie di quadri dai colori armoniosi. Nel cielo sopra il porto, prenderà così forma una sorta di sinfonia cromatica piuttosto che una serie di esplosioni sgargianti, per rendere omaggio ai colori del paesaggio livornese, a volte vivaci e a volte delicati ma sempre eleganti e luminosi. I fuochi d'artificio saranno visibili alle 23 da diversi punti della città.

-segue

«Siamo onorati di ospitare questo evento privato ma del quale usufruirà la città – ha dichiarato Francesco Belais – Lo consideriamo un momento importante, un altro passo avanti nel percorso che abbiamo intrapreso per potenziare l’offerta turistica della città e per migliorarne il livello qualitativo. Siamo contenti che Viking Cruises, per questa prima tappa della Orion, abbia scelto Livorno, dove poi tornerà nel corso dei suoi tour. L’evento del 14 giugno, con spettacolari fuochi d’artificio che potranno essere visti da vari punti della città, cade alla vigilia del Cacciucco Pride, dando idealmente il via a una lunga stagione di eventi». L’evento di battesimo della Viking Orion suggella lo stretto legame tra la Compagnia Viking Cruises, la Città di Livorno e il suo Porto. Viking Orion è la quinta di una serie di dieci navi (più sei in opzione) che la società armatrice Viking Cruises ha ordinato a Fincantieri ed è stata costruita ad Ancona. Ha una stazza di 47.800 tonnellate, 465 cabine, 930 passeggeri e una capacità di accoglienza totale di oltre 1400 persone, incluso l’equipaggio. Viking Orion tornerà quest’anno a Livorno altre 6 volte, di cui 3 in overnight. La nuova unità si aggiunge alle altre navi che dal 2015 ogni anno regolarmente fanno sosta in porto (Viking Sky, Viking Sun, Viking Star, Viking Sea). Nel 2018 la Compagnia Viking Cruises ha pianificato 29 scali di cui 20 in overnight per un totale di 30 mila passeggeri movimentati. Per il 2019 sono stati già programmati 30 scali di cui la metà ancora in overnight. «Per noi è un vero piacere dare il benvenuto alla Viking Orion – ha dichiarato Corsini -. Come noto Livorno ha progetti importanti per il settore del Porto Passeggeri, sostenuti da uno straordinario patrimonio culturale e turistico ricreativo del territorio e dell’arcipelago. L’AdSP punta a incrementare le proprie quote di traffico crocieristico, a migliorare la qualità dei servizi e a incentivare le funzioni dello scalo labronico come hub port, valorizzando l’overnight e le relazioni con gli aeroporti della Toscana». «Viking Cruises – ha commentato Luciano Guerrieri – costituisce un cliente molto importante che in soli 3 anni, dal 2015 appunto, ha triplicato il numero di scali a Livorno. La formula dell’overnight è altrettanto rilevante per l’impatto che provoca sul territorio considerando che si tratta di una linea di lusso». «Il battesimo della nuova Viking Orion ci inorgoglisce – conclude Guerrieri – in quanto siamo il primo porto del Mediterraneo ad ospitare un evento internazionale di questa portata dopo i precedenti battesimi svoltosi in Porti come Bergen, Londra, Shanghai e che sicuramente rafforzerà ancor più il legame tra questa Compagnia e il Porto di Livorno». Soddisfatto anche Matt Grimes che ha ringraziato tutta la comunità livornese per l’impegno profuso nella preparazione dell’evento.

-segue

. «La Viking ha un rapporto storico con Livorno – ha detto – e non vediamo l’ora di dare avvio alle celebrazioni di giovedì». Ha anche dichiarato, rispondendo a una domanda specifica, che la compagnia è soddisfatta dell’ormeggio assegnato dalla Porto 2000, che risponde in pieno alle esigenze dei turisti e dell’equipaggio.

Viking Orion ha una stazza lorda di circa 47.800 tonnellate, è dotata di 465 cabine e può ospitare a bordo 930 passeggeri, con una capacità di accoglienza totale di oltre 1.400 persone, compreso l’equipaggio.

La nave – come ha sottolineato Massimo Provinciali, che ha introdotto la presentazione a palazzo Rosciano – è stata progettata da architetti e ingegneri navali di grande esperienza, con un design moderno di ispirazione scandinava, caratterizzato da un’eleganza sofisticata e al tempo stesso funzionale. Ed è stata costruita in Italia da Fincantieri, il che rappresenta un orgoglio italiano a livello mondiale.

Darsena Europa, adesso ci siamo è nel documento ufficiale di Stato

LIVORNO – È soddisfatto malgrado le cento "rogne" di questo periodo, Stefano Corsini. E ci dice perché in una chiacchierata estemporanea, ma significativa.

Presidente, perché si dichiara così soddisfatto?

Perché finalmente abbiamo portato a casa un risultato significativo: il progetto della Darsena Europa non è più soltanto un'aspirazione per il porto di Livorno, ma è nei programmi dello Stato, inserito nel Documento di programmazione 2018 per le infrastrutture portuali. Si può verificare anche su internet, ormai è ufficiale.

Non era anche prima d'oggi un progetto approvato e finanziato dalla Regione, sul quale si era parlato a lungo anche al ministero...

Si è parlato a lungo di tanti progetti, sia a livello regionale che nazionale. Come quello della famosa piattaforma offshore di Venezia, sul quale l'allora presidente dell'Authority aveva giurato di avere in tasca l'ok addirittura di Bruxelles. Essere tra i pochi progetti inseriti nel DEF 2018 è invece una ufficializzazione definitiva. Che ha ricadute di importanza immediata.

Per esempio?

Per esempio, l'attenzione del mondo degli investitori, banche d'affari comprese. Una cosa è finanziare un'operazione non inserita ufficialmente nei programmi dello Stato, altra è correre l'alea. Chi intende concorrere alla realizzazione e alla gestione della Darsena Europa troverà molto più facilmente le coperture finanziarie.

Si è detto molte volte che ci sono, lungo le coste italiane, troppi porti che propongono nuovi grandi terminal container, con un eccesso d'offerta virtuale che non fa bene alla programmazione.

-segue

E infatti il documento di programma 2018 ha fatto una bella cernita, cancellando molte proposte giudicate operativamente non accettabili.

Qual è allora l'elemento vincente per la Darsena Europa?

Ci abbiamo lavorato a lungo, sia a palazzo Rosciano che a Roma, per presentare un progetto che non serva solo a creare un nuovo terminal container, ma specialmente che consenta di liberare spazi e banchine – nella fattispecie la Darsena Toscana – per i traffici ro/ro e multipurpose, oggi eccessivamente sacrificati.

Presidente, dunque avete portato a casa un risultato storico e dobbiamo tutti esserne consapevoli. Ma ci sono ancora tante partite aperte da molto tempo...

Ne sono consapevole, ma chi ci accusa di prendercela comoda non si rende conto della complessità dei problemi. Prendiamo la vicenda bacini: sembra che ci siamo accontentati di seguire la schermaglia tra l'armatore e l'assicurazione del relitto che ha bloccato il "Mediterraneo" e c'è chi ci ha accusato di non aver forzato la mano attraverso il tribunale. Ebbene, adesso finalmente la faccenda è sbrogliata, abbiamo concordato con l'armatore la demolizione del relitto, la Benetti ha accettato di toglierlo dal bacino e procedere, la gara per entrambi i bacini è ripartita. Se avessimo chiamato in causa il tribunale, sarebbero occorsi almeno un altro paio d'anni..

In sospeso da troppo tempo ci sono anche la gara per la "Porto 2000", assegnata un anno fa ma non consegnata; poi l'aumento di capitale per l'interporto; poi ancora i lavori del "marina" nel mediceo, con la riallocazione delle barche; poi ancora la nuova pianta organica del "sistema", i piani della GE e dei "demolitori" a Piombino, lo spostamento dei famigerati tubi nell'ENI al Marzocco...

-segue

Potrei aggiungere anche molto altro, visto dalla mia scrivania. Quello che più mi amareggia, qui a Livorno, è che una parte del porto e una parte ancora maggiore della città non si rendono conto della complessità di alcuni dei problemi che ha citato; e che ci sono stati lasciati in eredità. Tutto questo con una riforma della riforma portuale ancora a metà strada, che certo non ci aiuta: e specialmente con un comitato di gestione del "sistema" che invece di aiutare complica ulteriormente il lavoro: su cinque membri manca da tempo il rappresentante della Regione e quello del Comune è praticamente un supplente che sposta in avanti i tempi di ogni decisione. Com'è successo con la pianta organica: abbiamo una assoluta necessità di potenziare alcuni settori, come quello tecnico di progettazione, e invece si blocca tutto perché aumenterebbero i costi dello Stato, quando il bilancio dell'AdSP è largamente in attivo...

Presidente, c'è molta amarezza in questa sua analisi...

Non nascondo che a volte, pur lavorando sodo come una buona parte dei miei collaboratori, mi senta incompreso, o addirittura sotto accusa. Questo è un porto che potrebbe e dovrebbe essere benedetto dalla sorte: è multifunzionale come pochi, il che significa che può contare su una gamma ideale di tipologie di traffico; ha una posizione geografica strategica, un interporto/retroporto e un aeroporto a pochi minuti, così come la rete autostradale e a breve quella ferroviaria. Quello che manca, a mio parere, è una vera cultura portuale consolidata e generale, che aiuti il cluster a lavorare tutti insieme invece di dividersi e dividere le proprie energie, qualche volta in guerricciole di bottega. I veri imprenditori portuali ci sono e sono d'eccellenza: ma rappresentano una minoranza.

-segue

Lei mi ha anche detto di aver ereditato molti problemi...

È un dato di fatto, non certo un'accusa a chi mi ha preceduto. Non dimentichiamo che il porto è stato a lungo commissariato e che lo stesso Gallanti ha dovuto gestirsi come commissario proprio nei complicati momenti di passaggio della riforma. Al mio predecessore riconosco specialmente tre importanti meriti: l'impegno nell'internazionalizzazione, gli assetti dei portuali secondo le nuove norme, la visione di un sistema nazionale calibrato su un paese finalmente consapevole dell'importanza della logistica.

Presidente, diciamoci la verità: pensava che il suo compito fosse più facile?

Sapevo dall'inizio che in questo campo non c'è niente di facile. Ma speravo di trovare un porto più unito e più consapevole delle sue enormi potenzialità. E comunque lavoro anche per questo obiettivo, sperando che lo stesso territorio si renda conto di avere un potenziale tesoro da mettere a frutto insieme a noi.

Antonio Fulvi

Rimorchiatori, si rinnova la flotta

CIVITAVECCHIA - Il gruppo Cafimar, da decenni presente nello scalo di Civitavecchia con la sua partecipata Rimorchiatori Laziali S.p.A., rinnova il proprio impegno con il porto ed il cluster marittimo civitavecchiese attraverso l'immissione nella propria flotta dedicata alle attività portuali di due rimorchiatori di nuova costruzione realizzati presso i cantieri Sanmar Shipyard di Tuzla (Istanbul) sulla base di un progetto innovativo ideato dallo studio canadese Robert Allan Ltd. Il primo è il rimorchiatore Laziale che verrà inaugurato domani pomeriggio, con una cerimonia in programma alle 17.30 nei pressi del Forte Michelangelo, mentre il secondo con caratteristiche simili sarà consegnato entro la fine dell'anno.

Si tratta di un investimento importante, che mette in evidenza la volontà della società di migliorare ancora di più il servizio, con un occhio anche all'abbattimento delle emissioni in atmosfera, alla formazione del personale e all'efficienza.

Nuovo info-point al porto di Bari

Servirà a potenziare i servizi di accoglienza turistica

BARI – Venerdì 15 Giugno nella sala conferenze dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, il presidente dell'Ente portuale, Ugo Patroni Griffi, l'assessore regionale all'Industria turistica e culturale, Loredana Capone e il responsabile del Piano strategico Puglia 365, Luca Scandale, presenteranno alla stampa il nuovo info-point, allestito nel porto di Bari.

Realizzato nel rispetto dell'identità coordinata con Pugliapromozione per la diffusione di un'immagine unitaria dei servizi di informazione turistica, verrà inaugurato domenica 17 Giugno, nel corso della manifestazione Port-Day.

L'iniziativa di accoglienza a servizio dei crocieristi nel porto di Bari è uno degli effetti dell'accordo di cooperazione pubblico-pubblico sottoscritto tra l'AdSP MAM e l'Agenzia Regionale del Turismo Pugliapromozione; l'accordo è finalizzato alla realizzazione di servizi di potenziamento dell'accoglienza turistica e della valorizzazione della Puglia come destinazione turistico- culturale e meta di viaggio nei porti di Bari e di Brindisi.

Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il presidente Patroni Griffi presenterà le iniziative che l'AdSp ha organizzato per celebrare il Port-Day, la manifestazione di apertura dei porti alla città, che si terrà anche a Brindisi il 18 Giugno.

Sdoganamento in mare al settore automotive

Attivata dalla Dogana procedura sperimentale nei porti di Salerno e Gioia Tauro

ROMA – L’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha inviato alle Direzioni interregionali, regionali e interprovinciale di Bolzano e Trento una nota sulla “Estensione dello sdoganamento in mare al settore “automotive” nell’ambito del programma operativo nazionale Pon “Infrastrutture e reti 2014 – 2020 Prog 04 – analisi della componente presentazione merci – Fase 1. Attivazione procedura sperimentale nei porti di Salerno e Gioia Tauro, proroga della sperimentazione nel porto di Ravenna, eventuale attivazione presso altri porti. Istruzioni operative.

Nella premessa si legge che “Con nota n. 92100 RU del 8 Agosto 2017 è stato attivato in via sperimentale lo sdoganamento in mare per il settore automotive nel porto di Ravenna.

Dagli esiti positivi ottenuti si rilevano le condizioni per estendere la sperimentazione ad altre realtà portuali, secondo la seguente road map:

- attivazione immediata della sperimentazione nei porti di Gioia Tauro e Salerno in ragione della conclusione delle attività condotte dai gruppi di lavoro “Sdoganamento in mare” delle Task Force Once (Tfo) centrale e territoriale nell’ambito di quanto previsto dal Prog 04 – Analisi della componente presentazione merci – Fase 1 inquadrato nel Programma Operativo Nazionale (Pon) Infrastrutture e Reti 2014-2020 volto a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle regioni meno sviluppate e a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale;
- prolungamento della sperimentazione nel porto di Ravenna;
- eventuale attivazione in porti; a tal fine, qualora si ravvisi l’interesse del cluster portuale, le Tfo territoriali in coordinamento con la Tfo centrale, valuteranno la sussistenza delle condizioni previste e daranno corso alle azioni necessarie all’applicazione delle presenti istruzioni.

La sperimentazione avrà una durata minima di sei mesi allo scopo di valutare l’efficacia e l’efficienza della procedura in parola in più realtà portuali con diverse caratteristiche logistico/strutturali e di traffico, prima dell’estensione a regime su tutto il territorio nazionale. Le Direzioni regionali competenti relazioneranno a tal fine alle Direzioni centrali in indirizzo.

Tanto premesso, continua la nota, con la presente si impartiscono di seguito le istruzioni operative, che sostituiscono la nota n. 92100 RU del 8 Agosto 2017 di questa Direzione, che valgono come disciplinare di servizio, previsto al punto “Istruzioni operative” del Disciplinare quadro sullo sdoganamento in mare. Restano valide procedure e obblighi derivanti dall’applicazione delle istruzioni impartite con il già citato Disciplinare Quadro sullo sdoganamento in mare non modificate dalla presente.

Relativamente al campo di applicazione la nota doganale informa che lo sdoganamento in mare di autoveicoli si applica alle spedizioni effettuate in procedura ordinaria c/o dogana con destinazione diretta ai porti indicati in oggetto, alle seguenti condizioni:

1. la Compagnia di navigazione è un soggetto AEOF;
2. lo sbarco degli autoveicoli avviene esclusivamente presso i terminalisti che hanno attivato il colloquio telematico;
3. gli autoveicoli sono univocamente identificabili dal numero di matricola del telaio che deve essere immediatamente visibile dall’esterno del veicolo stesso per gli eventuali riscontri;
4. la compagnia di navigazione garantisce la sicurezza della catena logistica durante il trasporto degli autoveicoli dal luogo di produzione fino all’uscita dagli spazi doganali dei porti oggetto della procedura in parola nonché durante le soste nei piazzali portuali prima dell’imbarco e dopo lo sbarco al fine di evitare ogni possibile accesso ai veicoli da parte di soggetti non autorizzati;
5. per ogni autoveicolo deve essere compilata una riga del manifesto merci in arrivo (MMA) affinché alla partita di A3 corrispondente sia associato un solo autoveicolo;
6. il Vehicle Identification Number (VIN) deve essere riportato sulla polizza di carico e indicato nel campo 11 “Marca dei colli” del MMA;
7. le polizze di carico in formato Pdf devono pervenire, appena disponibili, e comunque non oltre la chiusura del MMA all’indirizzo e-mail comunicato da ciascun ufficio indicando nell’oggetto della mail il numero di manifesto al quale afferiscono;
8. utilizzo del fascicolo elettronico nelle dichiarazioni doganali.

-segue

Per l'autorizzazione allo sdoganamento a mare di autoveicoli, gli operatori interessati presentano richiesta della procedura di sdoganamento in mare agli uffici doganali in indirizzo che rilasciano l'autorizzazione dopo avere verificato il possesso dei requisiti richiesti nel Disciplinare quadro e nei punti dal numero 1 al 4 del precedente paragrafo. La presentazione della dichiarazione doganale

Per tutte le dichiarazioni oggetto della presente procedura devono essere inserite:

1. nella casella 31, la dicitura "sdoganamento in mare" SDOGANAMENTO IN MARE";
2. nella casella 40, gli estremi della partita A3 generata dal MMA.

La dichiarazione doganale di importazione o di introduzione in deposito, in procedura ordinaria c/o dogana è inviata con il messaggio IM, indicando nel campo 15 – Pre-clearing il valore "1".

La dichiarazione doganale di transito per le merci in ingresso, in procedura ordinaria c/o dogana, deve essere inviata con il messaggio ET e deve contenere l'indicazione del codice di nomenclatura combinata delle merci.

La struttura competente degli uffici doganali interessati dalla procedura effettueranno sistematicamente controlli volti a verificare il rispetto dei predetti requisiti. In caso di irregolarità nella gestione della procedura sarà valutata da parte del predetto ufficio l'eventuale segnalazione alla scrivente Direzione centrale al fine di valutare le condizioni per una sospensione o revoca della procedura sperimentale in oggetto.

I terminalisti potranno organizzare le operazioni e le attività logistiche connesse allo sbarco avvalendosi dei messaggi previsti nell'ambito del colloquio Gestori TC per consultare in AIDA gli autoveicoli destinati al proprio magazzino e i relativi esiti. I controlli selezionati dal Circuito doganale di controllo (Cdc) sulle dichiarazioni in parola sono svolti sulla base del fascicolo elettronico (FE), avvalendosi del colloquio telematico tra ufficio doganale ed operatore economico.

Il sottoscrittore consulta il ciclo di vita della dichiarazione sul portale dell'Agenzia, con la funzionalità "Consultazione della dichiarazione e upload fascicolo" e nel caso di:

1. dichiarazione selezionata per un controllo fisico o scanner, provvede alla messa a disposizione dell'autoveicolo da controllare esclusivamente nelle apposite aree, anche al fine di consentire l'esecuzione concomitante dei controlli di sicurezza e di eventuali controlli richiesti da altre Autorità che concorrono al processo di sdoganamento;
2. dichiarazione svincolata, procede alla stampa on line del "Prospetto di svincolo", ai fini dell'uscita dagli spazi doganali. I controlli di sicurezza e quelli eventualmente richiesti dal competente ufficio antifrode sono obbligatoriamente eseguiti nel porto. I controlli sono effettuati durante l'orario di apertura dell'Ufficio controlli che, come di consueto, concorda con i terminalisti tempi e modalità per la messa a disposizione degli autoveicoli oggetto di verifica.

In caso di messaggi di allerta relativi alla nave monitorata, pervenuti nella fase successiva alla convalida del manifesto e/o allo sdoganamento in mare avviato, l'Ufficio delle Dogane sottopone all'eventuale controllo a posteriori le dichiarazioni, secondo criteri derivanti da un'analisi congiunta condotta dall'Ufficio delle Dogane e dalla Direzione Centrale Antifrode e Controlli, sia ai fini Safety & Security, sia ai fini fiscali che degli altri controlli extra-tributari di competenza della dogana.

In caso di messaggio di allerta che comunichi l'approdo in un porto diverso da quello di destinazione previsto, l'Ufficio delle Dogane, che ha autorizzato lo sdoganamento in mare, avverte immediatamente l'Ufficio delle Dogane competente sul porto di approdo, al fine di presidiare lo sbarco delle merci ed assicurare l'esecuzione dei controlli già selezionati.

Si rammenta, conclude la nota doganale, che la TFO Territoriale – gruppo di lavoro "Sdoganamento in mare", funge da punto di contatto per tutti gli attori del ciclo portuale e comunica al corrispondente gruppo di lavoro della TFO centrale ogni criticità riscontrata.