



INDICE



Primo Piano:

- **Riforma dei Porti** (Informazioni Marittime)
- **Regolamento Portuale Europeo** (Il Nautilus, Informazioni Marittime, La gazzetta Marittima)
- **Naples Shipping Week** (Informazioni Marittime, Ansa, Informatore Navale, Ferpress, Il Nautilus)

Dai Porti:

Genova:

"...pesatura container debutta senza code..." (Ansa, Il Nautilus)

Ravenna:

"...Bonaccini, presidente AP Ravenna prossime Settimane..." (Ansa)

Livorno:

"...Pesatura container: il Porto di Livorno è pronto..."

(Informazioni Marittime, The Medi Telegraph, La Gazzetta Marittima)

"...Concessioni Demaniali turistiche la la legge toscana e la Bolkestein..." (La Gazzetta Marittima)

"...Nel sogno della macro-regione del Tirreno il protocollo delle Camere di Commercio..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...De Magistris: "per il porto di Napoli non si può perdere altro tempo..." (The Medi Telegraph)

Brindisi:

"...il comitato rinvia decisione su concessione a Grimaldi..." (Il Nautilus)

Taranto:

"...al via la seconda fase di lavori sulla banchina di ormeggio al Molo Polisetoriale..." (Ferpress, L'Informatore Navale, Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...Gioia; Idv, intervento Governo è fondamentale ..." (Ansa)

Catania:

"...Luglio porterà quasi 11 mila visitatori ..." (La Sicilia)

Augusta:

"...Strategia espansiva per il porto di Augusta ..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Informazioni Marittime

GIACHINO: Ok al Piano della portualità e della logistica Delrio ma le priorità faranno la differenza



GIACHINO: Ok al Piano della portualità e della logistica Delrio ma le priorità faranno la differenza, così l'ex Sottosegretario ai trasporti e attualmente Presidente di SAIMARE di Genova, Mino GIACHINO, a conclusione del Forum Internazionale per lo sviluppo del cluster marittimo svoltosi a Napoli.

Napoli, 1 luglio 2016 – Riconfermo il giudizio positivo del Piano della portualità e della logistica di Delrio che, come lui ha detto ha ripreso contenuti e la scelta delle azioni attuative del Piano della logistica cui avevo lavorato negli anni di Governo e approvato dalla Consulta dei trasporti e della logistica oltre che da migliaia di operatori interpellati direttamente in decine e decine di incontri.

Un Piano che poi venne definito dal Comitato scientifico cui partecipavano i prof.ri Gros-Pietro, Bologna, Boitani, Rocco Giordano, Dallari, Incalza e il compianto Maurizio Riguzzi.

Siccome il tempo intercorso tra i due Piani ha visto il calo della domanda di trasporto, ancora oggi inferiore al 2011, e stante la bassissima crescita economica del Paese, dopo le manovre eccessive volute dall'Europa della Austerità e applicate da Monti, si pone il tema per il Paese di rilanciare urgentemente i porti, i trasporti e la logistica come motore di crescita sostenibile fondamentale per il futuro. Ma, per far questo la priorità nelle azioni per attuare il Piano Delrio faranno la differenza.

L'Italia è l'unico paese europeo che perde traffici a essa diretti, per un valore di 3-4 miliardi di Euro, a favore dei più competitivi porti del Nord Europa. L'apertura del Gottardo a breve rafforzerà i traffici Nord-Sud mentre il Paese deve rafforzare e sviluppare i traffici Sud-Nord servendo anche il mercato svizzero, quello austriaco è quello germanico.

Per ottenere questo risultato che darebbe alla crescita del Paese un contributo pari a tante decantate riforme, occorre prioritariamente migliorare i collegamenti tra i porti del Nord Tirreno e del Nord Adriatico di garantire una maggiore competitività dei terminal di Genova, Savona, Spezia, Venezia e Trieste. Qui si celano i deficit attuali che vanno dagli investimenti nei terminal, dalla costruzione della diga foranea di Genova, dai collegamenti ferroviari tra i porti, i retroporti e il mercato del Centro Sud Europeo.

Ecco perché insieme alla nomina dei Presidenti dei Porti occorre far lavorare da subito la cabina di regia delle Regioni del Nord Ovest e occorre mettere in moto domani mattina i collegamenti ferroviari in uscita dai porti.

Molto positiva la ripresa delle autostrade del mare e del FERROBONUS due iniziative importanti dei Governi Berlusconi.

Regolamento Portuale Europeo: raggiunto l'accordo



BRUXELLES – Il Regolamento Portuale Europeo dopo quindici anni di discussioni trova l'accordo da parte della Commissione, Consiglio e Parlamento con i relativi compromessi. La Ue, sotto il semestre di presidenza olandese e non è un caso, si può dire che finalmente ha un quadro giuridico per regolamentare l'organizzazione dei servizi portuali e la trasparenza sulle procedure finanziarie relative ai porti in Europa. L'ESPO (European Sea Ports Organization) si ritiene soddisfatta del compromesso finale raggiunto in quest'ultima settimana, che per molti versi risulta migliorativo rispetto alla proposta originaria della Commissione del maggio 2013.

ESPO sottolinea l'accoglimento di alcuni principi di flessibilità sull'organizzazione dei servizi portuali riguardo alle diversità geo-orografiche che i porti europei manifestano per consentire diversi strumenti nell'espletamento dei rispettivi servizi. Non tutti i porti sono uguali e non tutti i porti hanno le stesse limitazioni marittime e gli stessi operatori portuali e speriamo che tutto questo non porti vantaggio solo ai porti del nord Europa.

Sui finanziamenti pubblici ricevuti dai porti si richiede più trasparenza finanziaria: anche in questo settore occorrerà più controllo, soprattutto sui criteri di assegnazione dei fondi e sui dati tecnici ante e post finanziamento che un porto potrà vantare, come è successo per i vari porti "core". L'ESPO saluta benevolmente l'abbandono da parte della Commissione del concetto di "organismo indipendente di vigilanza" sui ricorsi a favore della proposta che stabilisce un meccanismo virtuoso di gestione delle controversie con minori passaggi burocratici; come pure di escludere dal presente regolamento l'ampliamento del campo di applicazione della direttiva 2014/23/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione.

Per quanto riguarda l'autonomia finanziaria delle autorità portuali, il Regolamento non chiarisce i punti nodali sui finanziamenti pubblici e privati; le AP sono in grado di gestire la loro situazione finanziaria e decidere come strutturare e ottimizzare i redditi; mentre una situazione controllata limiterebbe le stesse nel realizzare gli obiettivi strategici di sviluppo di un territorio. L'ESPO, a detta del suo presidente, Santiago Garcia Mila, considera il principio di autonomia delle AP, come si legge nella proposta iniziale della Commissione e pienamente sostenuta dal Parlamento europeo e non più sostenuto dai Paesi membri, uno dei punti chiave del Regolamento Portuale per liberare il potenziale di sviluppo dei porti europei.

"Dobbiamo sperare tuttavia – sostiene Santiago Garcia Mila – che gli Stati membri abbiano l'occasione per rivedere l'organizzazione portuale modo, rendendosi conto che dare alle autorità portuali il potere di negoziare e di sviluppare la propria politica di tariffazione è il modo adeguato per migliorare la competitività dei porti europei". Il Regolamento prima di entrare in vigore dovrà seguire l'iter procedurale per l'approvazione sia da parte del Parlamento che del Consiglio e che non si concluderà non prima del prossimo autunno.

Abele Carruezzo

Informazioni Marittime

Regole europee servizi portuali, Espo fa il punto



L'European Sea Ports Organisation (**Espo**) si è riunita a Roma per parlare del regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e sulla trasparenza finanziaria dei porti. Nel quartier generale di Assoporti, i vertici di Espo hanno analizzato i punti principali del nuovo "pacchetto porti", che istituisce un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali; stabilisce requisiti minimi sia relativamente alla qualificazione professionale del personale, sia alle attrezzature necessarie per operare in sicurezza; stabilisce principi per rendere trasparenti le relazioni finanziarie fra autorità pubbliche, autorità portuali e prestatori di servizi portuali, prevedendo la fissazione autonoma dei diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali.

Al centro della discussione avviata nella sede dell'Associazione dei Porti Italiani, l'atteggiamento ritenuto ondivago del legislatore europeo, che se da una parte assegna ai singoli porti la sola facoltà di stabilire i diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali sulla base delle proprie strategie commerciali e di investimento, dall'altra richiama al rispetto delle regole della concorrenza. L'impianto del regolamento – questo il succo del ragionamento – ha una vocazione naturale verso la piena trasparenza e autonomia dei porti europei i quali, per competere a pieno titolo nel libero mercato, non possono essere soggetti a regole differenti sulla base del quadro di riferimento nazionale.

Dopo aver più volte sottolineato l'importanza dell'autonomia gestionale e finanziaria dei porti, i rappresentanti delle Autorità portuali dell'Ue hanno valutato alcune proposte di studi: uno sul potenziale dei porti marittimi e delle vie di acqua interne, e uno relativo al trasporto marittimo, che sarà presentato nel mese di settembre. Infine, è stata valutata, e rinviata ad un prossimo confronto a Bruxelles, la richiesta di adesione ad Espo quale membro osservatore di alcuni porti adiacenti all'Unione.

"È stato un importante momento di confronto – ha detto il commissario dell'Autorità portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, che per conto di Assoporti rappresenta le istanze dei porti nazionali in sede europea –; l'Espo è tornata a riunirsi in Italia dopo una lunga assenza: al centro della discussione il regolamento sull'accesso ai servizi portuali approvato ieri da Commissione e Consiglio e per il cui perfezionamento manca solo l'ulteriore passaggio in Parlamento. Credo sia urgente e necessario aprire un dibattito interno visto che, essendo immediatamente esecutivo, il regolamento andrà ad impattare direttamente sulla portualità italiana".

La Gazzetta Marittima

Cino Milani: anche per l'UE il pilotaggio è servizio pubblico

ROMA – E alla fine, sembra proprio che il risultato positivo ci sia. Poche ore fa – scrive Cino Milani, direttore generale di Federpiloti dei porti – Knut Fleckenstein mi twittava da Bruxelles: “Trovato l'accordo nella riforma portuale dopo 13 anni di negoziati con Consiglio e commissione”. Dietro a questo risultato c'è stato veramente tanto lavoro e non possiamo che essere contenti. Non ricordo quante volte sono stato a Bruxelles nell'ultimo anno, anche quando sarebbe stato poco raccomandabile! Quante teleconferenze ho fatto con gli altri presidenti europei dei piloti! Quante volte mi sono letto e riletto l'Articolo 2 oppure l'11 o l'11a. Ma alla fine il lavoro paga e questo è un ottimo risultato dell'EMPA e della Federazione Italiana dei Piloti dei Porti. Finalmente oggi è chiaro a tutti che il Servizio di Pilotaggio è un servizio pubblico e come tale è escluso dal libero accesso al mercato: ce lo riconosce in primis l'IMO ed ora anche il Parlamento Europeo! Non dovrebbe essere difficile capire che la sicurezza mal si coniuga con gli interessi commerciali, e che solo la “Sicurezza Produttiva” tanto cara all'ammiraglio ispettore CP Vincenzo Melone può fare la differenza in positivo nei nostri scali. Eppure abbiamo dovuto batterci tanto. Ma alla fine ce l'abbiamo fatta! Ora è il momento dei ringraziamenti: prima di tutto i piloti che sono in prima linea tutti i giorni e notti nei nostri porti ed i nostri mari, poi al consiglio direttivo della Federazione che ci ha creduto ed ha lottato per questo risultato, il presidente dell'EMPA Stein Inghe Dahn, e tutto il Board of President, il nostro ministro dei Trasporti Graziano Delrio e tutto il suo staff, il direttore Enrico Puija, i nostri rappresentanti a Bruxelles dottor Francesco Forte e dottoressa Gioconda Miele, le dottoresse Scarchilli e Farina del MIT, tutti i parlamentari Italiani al Parlamento Europeo che ci hanno “sopportato” e supportato. Contrariamente ad altri – conclude Cino Milani – noi all'Europa Unita ci crediamo!

Informazioni Marittime

IL MINISTRO DELRIO ALLA NAPLES SHIPPING WEEK



PORT&SHIPPINGTECH 2016 – 8^a edizione Main Conference – Naples Shipping Week

Napoli, 1 luglio 2016 – E' entrato nel vivo il ForumPORT&SHIPPINGTECH, Main Conference della Naples Shipping Week, la settimana dedicata alla cultura e all'economia del Mare, con la sessione **NUOVI MERCATI** dedicata allo sviluppo dell'Autostrada del Mare e sul consolidamento dell'area MED e sui nuovi mercati del Medio Oriente e Mar Nero cui ha preso parte il Ministro Graziano Delrio. *“Il mare è la nostra risorsa e la geografia è un destino”* sono state le parole del Ministro che ha proseguito ribadendo l'importanza del nostro Paese che, per conformazione, rappresenta la piattaforma del Mediterraneo, il “molo” dell'Europa. La risorsa mare porta sviluppo commerciale e culturale ed è fondamentale che tutti i sistemi, sia portuale, sia logistico, collabori superando le competizioni tra i vari settori. La “Riforma del Mare” si sta muovendo in tal senso, sfruttando al massimo le risorse per sviluppare al massimo il sistema portuale italiano. Delrio ha ribadito la centralità del Porto di Napoli, capitale dello shipping, punto di partenza per lo sviluppo del Mezzogiorno grazie alla forte presenza imprenditoriale e alla disponibilità di fondi europei.

Dello stesso avviso Amedeo Lepore, assessore allo Sviluppo Economico della Regione Campania che ha ribadito l'importanza dell'Economia del Mare come motore di sviluppo dell'economia regionale e nazionale. Un settore che beneficia di molti fondi e che deve continuare a investire nello sviluppo integrato dei vari settori – cantieristica, trasporti, logistica, nautica e turismo – e nell'innovazione, via eminente all'internazionalizzazione.

Nel pomeriggio i lavori proseguono con la sessione **SHIPPING&FINANCE** che metterà a confronto esperti finanziari e il cluster marittimo sul rapporto tra shipping, infrastrutture e logistica e sui cambiamenti in atto all'indomani della Riforma della l. 84/94 con la partecipazione di Simona Vicari, Sottosegretario di Stato, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Chairman Fabrizio Vettosi, Managing Director, Venice Shipping and Logistics.

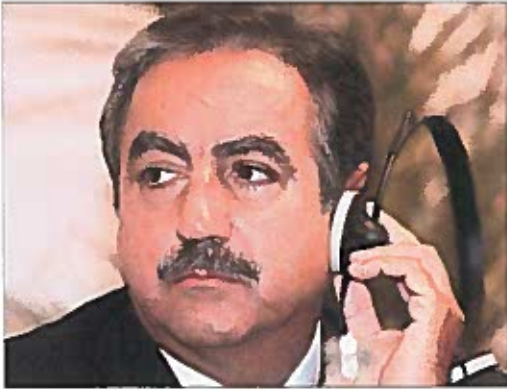
Chiuderà il Forum la sessione istituzionale di chiusura della Naples Shipping Week intitolata *Stato dell'arte del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*. Coordinerà Umberto Masucci, Presidente Nazionale, The International Propeller Clubs con interventi a cura di: Emanuele Grimaldi, Presidente Confitarma; Paolo D'Amico, Presidente Federazione del Mare; Gian Enzo Duci, Presidente Federagenti; Pasqualino Monti, Presidente Assoporti. Conclusioni di Ivano Russo, Dirigente Gabinetto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La giornata di venerdì culminerà con il Concerto della Banda della Marina Militare in Piazza del Plebiscito aperto alla cittadinanza, e la CENA MEDITERRANEA a Palazzo Reale, importante momento di networking, riservato alla community dello shipping nazionale e internazionale, dedicato alla fantasia culinaria napoletana e mediterranea, cui si alterneranno visite guidate e momenti di intrattenimento.

La II edizione della Naples Shipping Week si concluderà SABATO 2 LUGLIO con la PARATA delle VELED'EPOCA che partirà alle 9.45 dal Terminal di Napoli e a cui parteciperà anche il Vespucci.

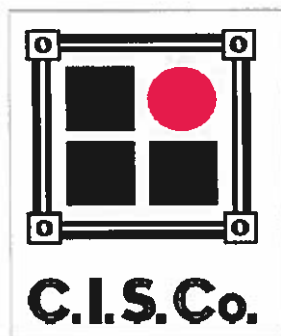
Porti: Forcieri, vantaggio competitivo grazie a rete Ten-T

Apertura Gottardo e Brennero facilitano merci e scali



(ANSA) - LA SPEZIA, 1 LUG - Porti liguri sempre più competitivi nel Mediterraneo e rispetto agli scali del Nord Europa. Merito dei corridoi Ten-T, del risparmio in termini di tempi di navigazione, transito della merce e emissioni. Lo ha detto il presidente di Ligure Ports Alliance Lorenzo Forcieri, presente al Forum Internazionale sul Mediterraneo a Napoli. Forcieri, presidente dell'autorità portuale della Spezia, ha sottolineato il vantaggio competitivo dato dai tre corridoi della rete Ten-T, il Reno Alpi, Scanmed e Mediterraneo. "L'apertura del Gottardo e del futuro tunnel di base del Brennero faciliteranno il trasferimento delle merci avvantaggiando i porti Liguri come gateway. Ciò potrà avvenire solo con il supporto di infrastrutture ferroviarie e connessioni di ultimo miglio tra porti e corridoi. Occorre guardare al mare, alle rotte marittime e anche al lato terra, con l'integrazione di trasporti e logistica".

SVOLTO IL CONVEGNO LARGER VESSELS, LARGER OPPORTUNITIES? ORGANIZZATO DA C.I.S.Co. NELL'AMBITO DELLA NAPOLI SHIPPING WEEK



Un'occasione per approfondire il tema del gigantismo navale analizzato dal punto di vista dei vari soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato

Napoli, 1 luglio 2016 – Si è svolto mercoledì 29 giugno 2016, presso la sala Elettra del Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli, il convegno Larger Vessel, Larger Opportunities?, organizzato da C.I.S.Co. nell'ambito della Napoli Shipping Week. L'evento ha visto la partecipazione numerosa di diversi attori dello shipping e del mondo della logistica containerizzata. L'incontro è stato l'occasione per approfondire il tema del gigantismo navale analizzato dal punto di vista dei vari soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato. I lavori hanno preso il via con i saluti del Segretario Generale di C.I.S.Co. Giordano Bruno Guerrini che ha presentato il ruolo dell'associazione e ringraziato i relatori che hanno sponsorizzato l'evento. In qualità di Presidente del BIC, Bureau International del Containers, Guerrini ha successivamente fatto riferimento alla normativa sulla VGM, presentando il progetto pilota TDC, Technical Characteristics Database lanciato dal Bureau una sorta di grande banca dati creata dagli stessi proprietari container che rende accessibili le caratteristiche tecniche dei contenitori, tra cui la tara. Emanuele D'Agostino, moderatore del convegno, ha dato il via alla prima sessione, concentrata sull'evoluzione dimensionale del naviglio e sulle strategie di business delle linee e dei terminal. Il primo a prendere la parola è stato Pasquale Tramontana, amministratore delegato della MSC di Napoli che ha espresso la sua perplessità su una possibile ulteriore crescita dimensionale delle navi portacontainer prospettando invece una loro probabile crescita numerica. Questo dovrà comportare certamente un maggiore sviluppo della logistica di terra e una semplificazione burocratica, con progetti mirati e una valida regia del governo centrale. Il secondo intervento ha visto come relatore Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal, che ha chiarito come i larger vessels siano un'opportunità da sfruttare al meglio. Questo sarà possibile solo se verranno inseriti in un sistema logistico più ampio coinvolgendo tutto il territorio, sistema attualmente impercettibile. I porti dovranno avere la funzione di porti-portale in modo da inserire e connettere linee infrastrutturali tarate sui flussi di traffico. Il moderatore ha poi invitato nella discussione Enzo Esposito, amministratore delegato di Emes International, che vede nell'ampliamento del canale di Panama il limite massimo dei large vessels: 13.000 TEU. L'avvento del gigantismo viene commentato come un "orgoglio" dell'armatore, non sostenuto da una reale questione di volumi merci. A concludere la sessione l'intervento di Roberto Bucci, del Terminal Flavio Gioia, che ha illustrato come i larger vessels rappresentino un'insidia per il terminal multipurpose piuttosto che un'opportunità. Nel periodo di grande incertezza in cui il mercato globale e quello dello shipping si trovano, per le piccole realtà terminalistiche, come quella napoletana, il gigantismo navale rappresenta un fattore da monitorare con estrema cautela, soprattutto per l'impossibilità di effettuare previsioni a lungo termine e quantificare il tipo di investimenti.

- segue

La seconda sessione ha visto due interventi di carattere più specificatamente tecnico volti a presentare nuove tecnologie al servizio dei traffici containerizzati. Il primo a prendere la parola è stato Alberto Ghiraldi della Passive Refrigeration Solutions che ha innanzitutto spiegato la tecnologia dei container a refrigerazione passiva. Essa offre l'opportunità di operare prescindendo da fonti di energia esterne riducendo i costi e aumentando la sicurezza a bordo delle navi. Il secondo intervento, proposto da Miki Ferrari di Fly Technologies, aveva come centro una nuova tecnologia di scansione dei contenitori basata sui raggi gamma. La situazione mondiale attuale ha portato prepotentemente alla ribalta la questione della sicurezza e la tecnologia a raggi gamma consentirebbe la scansione anche di mezzi in movimento, senza bisogno di soste e senza problemi di pericolo radioattivo per le persone e per le merci.

La terza sessione dei lavori, ha messo in luce l'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra e sulla tecnologia distributiva. Marco Spinedi, presidente dell'Interporto di Bologna, è stato

il primo ad analizzare quanto la capacità di stiva dei giganti del mare rappresenti un'occasione da cogliere per gli interporti investendo nell'intermodalità, soprattutto nelle infrastrutture ferroviarie. La parola è poi passata ad Antonio Pandolfo di Newcoop, azienda che si occupa della logistica distributiva sul territorio siciliano, in relazione alla grande distribuzione organizzata.

L'intervento ha messo in evidenza come le tratte delle grandi navi non potranno comunque portare a una sparizione dei porti cosiddetti minori in quanto la domanda esiste e deve essere soddisfatta. L'intervento successivo, proposto da Celso Paganini, amministratore della Porto Pavino LLC e ideatore del brand Bella Vita che si occupa di esportare prodotti ortofrutticoli dall'Italia agli Stati Uniti. Paganini ha messo in luce quanto le possibilità di uno sviluppo del mercato ortofrutticolo italiano negli USA siano enormi, vista la qualità dei prodotti e la passione degli americani per il made in Italy. I vantaggi risultano alti anche perché il costo del trasporto dall'Italia è inferiore rispetto al trasporto dalla West Coast alla East Coast (mercato di riferimento).

L'ultimo intervento è stato di Paola Bottigliero, di Saimare Napoli, agenzia e spedizioniere doganale. Dopo un excursus sulla storia di Saimare, ha focalizzato le problematiche di interfaccia con le autorità doganali, la lentezza nel raggiungimento della piena funzionalità dello sportello unico e le sempre presenti difficoltà burocratiche che si scontrano con il concetto di stravolgimento dell'attuale patrimonio infrastrutturale che il gigantismo navale comporterebbe.

Napoli: Forcieri interviene al Forum Internazionale sul Mediterraneo. Porti liguri sempre competitivi

(FERPRESS) – Napoli, 1 LUG – Nella seconda giornata di Port & Shipping Tech all'interno della Naples Shipping Week di Napoli è intervenuto il presidente di Ligurian Ports Alliance, Lorenzo Forcieri, all'evento assieme al presidente dell'AP di Savona Gianluigi Miazza e al Commissario straordinario di Genova Ammiraglio Giovanni Pettorino. Lo si apprende da una nota stampa.

Durante il Forum Internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo, moderato da Angelo Scorza, Forcieri ha sottolineato come i porti liguri, rispetto ad altre realtà italiane, abbiano un vantaggio competitivo in area MED dato dal fatto di poter usufruire di tre corridoi della rete TEN-T: il corridoio Reno Alpi, il corridoio SCANMED, ovvero le principali direttrici Nord – Sud di traffico, e il Corridoio Mediterraneo.

“Nel settore dello shipping i due eventi recenti più significativi sono stati il raddoppio del Canale di Suez e l'allargamento di quello di Panama con conseguenti impatti sulla portualità. E poi l'apertura del Gottardo che insieme al futuro tunnel di base del Brennero potrà facilitare il trasferimento delle merci Nord – SUD ed avvantaggiare i porti Liguri come porti gateway del sistema logistico incentrato sulle due direttrici”.

“Naturalmente – ha continuato Forcieri – ciò potrà avvenire solo con il supporto di infrastrutture ferroviarie e soprattutto delle connessioni di ultimo miglio tra porti e corridoi, progetti sui quali c'è un forte impegno in tal senso da parte RFI e da parte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Quindi, guardare al mare e alle rotte marittime in area MED quali elemento di collegamento tra i porti appartenenti a Paesi diversi UE e extra UE e guardare, allo stesso tempo, al lato terra, ai corridoi della rete TEN-T in una logica di integrazione dei trasporti e della logistica”.

“I porti liguri – ha concluso Forcieri – rispetto ai porti del Nord Europa, continuano a mantenere un grande vantaggio competitivo in termini di risparmio di giorni di navigazione – 6-7 giorni – e di emissioni e grazie al miglioramento dell'efficienza in termini di inoltro della merce : pre – clearing e sportello unico doganale hanno ridotto sensibilmente i tempi di transito della merce , recuperando il gap su questi temi. L'elemento su cui abbiamo ancora da recuperare rimane quindi quello dei collegamenti infrastrutturali ed in particolare ferroviari tra porti e corridoi. Ma anche su questo siamo sulla buona strada, grazie anche a positive iniziative come quella della realizzazione della cabina di regia delle tre regioni del Nord Ovest, Liguria, Piemonte e Lombardia. A questo proposito cogliamo con favore l'idea di procedere in maniera analoga con le regioni del Nord Est, creando così un ampio sistema logistico portuale del nord Italia capace di promuovere una forte integrazione tra i porti e i loro retroporti naturali”.

Napoli: oggi convegno "L'Italia tra i Corridoi Europei e il Mediterraneo" organizzato da Rete Autostrade Mediterranee

(FERPRESS) – Napoli, 1 LUG – “Mettere al centro della politica il mare non è un’opportunità, è il problema politico del Paese. L’Europa vede l’Italia come una grande piattaforma e un molo naturale e l’unica strada che abbiamo di fronte è quella di guidare la nostra rotta verso un Mediterraneo di pace e di sviluppo”. Così Graziano Delrio nel suo intervento al convegno “L’Italia tra i Corridoi Europei e il Mediterraneo” organizzato da Rete Autostrade Mediterranee Spa, in occasione della Main Conference Port&ShippingTech in corso questa settimana presso la Stazione marittima di Napoli.

Colpisce l’identità di vedute tra uno dei ministri forti del governo Renzi ed il sindaco di Napoli De Magistris, in un recente passato assai critico nei confronti di Roma che rivendica il ruolo centrale della sua città negli equilibri geopolitici del Mediterraneo.

“Mare e porto – dice il sindaco – sono per noi obiettivi strategici, anche se nell’ordinamento istituzionale italiano i sindaci non hanno quasi nessun compito istituzionale ma mi auguro comunque di riuscire a costruire un rapporto ed una sempre maggiore integrazione tra mare, porto e città”.

“Da municipalista convinto – dice Delrio – vi dico che i porti appartengono alle città, ma l’economia è globale e che il Paese dipende dai porti. In questo anno abbiamo ascoltato tutti sapendo che la riforma della portualità si fa con chi nel settore lavora, fatica e soffre. Perché il bravo medico non è quello che studia troppo chiuso in una stanza, ma quello che sta vicino ai malati”.

Delrio trova alla Stazione Marittima di Napoli una platea amica e se ne fa interprete Umberto Masucci, presidente di International Propeller Club che aggiunge: “Qualche volta il cluster marittimo le ha avanzato qualche critica, ma le facciamo gli auguri per il lavoro che stai facendo. Lei e il suo governo, in meno di un anno, ci avete consegnato una riforma vera della portualità. E noi operatori abbiamo una grande fiducia sul lavoro fatto e su quello ancora si dovrà fare”.

Ma è il presidente di Rete Autostrade Mediterranee a riportare l’attenzione sul tema del convegno, le reti europee e la loro connessione marittima. Dice Antonio Cancian: “Vedo una visione strategicamente nuova e corretta nel lavoro che ha fatto la Commissione Europea nel programmare i corridoi strategici per la mobilità dei cittadini e delle merci. E se consideriamo tutti gli attori in campo il dato che emerge è l’assoluta necessità di coordinamento per evitare di prendere iniziative che altri hanno già preso o di sviluppare progetti che altri hanno già fatto. Come RAM lavoriamo per dare una visione coordinata e per rendere le autostrade del mare la via privilegiata di accesso alle reti TEN-T, senza mai dimenticare che trasporto e comunicazione vuol dire anche reti energetiche e telematiche”.

“Abbiamo capito – dice Pasqualino Monti, presidente di Assoporti – in Italia bisogna fare sistema. Non si tratta di fare accorpamenti, ma di guardare il mercato, che nel Mediterraneo è ancora molto volatile, soprattutto nel suo lato Sud e per fortuna abbiamo capito gli errori che abbiamo fatto in questi dieci anni quando è scoppiata la concorrenza tra porti e l’incomunicabilità delle diverse modalità di trasporto.

E’ ora di rimettere in moto la macchina dell’efficienza per rispondere ai continui mutamenti del mercato. Ed efficienza vuol dire sconfiggere il vero cancro che affligge il nostro paese, vale a dire la burocrazia”.

CONVEGNO “LARGER VESSELS, LARGER OPPORTUNITIES?” ALLA NAPOLI SHIPPING WEEK



NAPOLI – Si è svolto mercoledì 29 giugno 2016, presso la sala Elettra del Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli, il convegno Larger Vessel, Larger Opportunities?, organizzato da C.I.S.Co. nell'ambito della Napoli Shipping Week.

L'evento ha visto la partecipazione numerosa di diversi attori dello shipping e del mondo della logistica containerizzata. L'incontro è stato l'occasione per approfondire il tema del gigantismo navale analizzato dal punto di vista dei vari soggetti della filiera logistica del trasporto containerizzato.

I lavori hanno preso il via con i saluti del Segretario Generale di C.I.S.Co. Giordano Bruno Guerrini che ha presentato il ruolo dell'associazione e ringraziato i relatori che hanno sponsorizzato l'evento.

In qualità di Presidente del BIC, Bureau International del Containers, Guerrini ha successivamente fatto riferimento alla normativa sulla VGM, presentando il progetto pilota TDC, Technical Characteristics Database lanciato dal Bureau una sorta di grande banca dati creata dagli stessi proprietari container che rende accessibili le caratteristiche tecniche dei contenitori, tra cui la tara.

Emanuele D'Agostino, moderatore del convegno, ha dato il via alla prima sessione, concentrata sull'evoluzione dimensionale del naviglio e sulle strategie di business delle linee e dei terminal. Il primo a prendere la parola è stato Pasquale Tramontana, amministratore delegato della MSC di Napoli che ha espresso la sua perplessità su una possibile ulteriore crescita dimensionale delle navi portacontainer prospettando invece una loro probabile crescita numerica.

Questo dovrà comportare certamente un maggiore sviluppo della logistica di terra e una semplificazione burocratica, con progetti mirati e una valida regia del governo centrale. Il secondo intervento ha visto come relatore Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal, che ha chiarito come i larger vessels siano un'opportunità da sfruttare al meglio. Questo sarà possibile solo se verranno inseriti in un sistema logistico più ampio coinvolgendo tutto il territorio, sistema attualmente impercettibile. I porti dovranno avere la funzione di porti-portali in modo da inserire e connettere linee infrastrutturali tarate sui flussi di traffico.

Il moderatore ha poi invitato nella discussione Enzo Esposito, amministratore delegato di Emes International, che vede nell'ampliamento del canale di Panama il limite massimo dei large vessels: 13.000 TEU.

L'avvento del gigantismo viene commentato come un "orgoglio" dell'armatore, non sostenuto da una reale questione di volumi merci. A concludere la sessione l'intervento di Roberto Bucci, del Terminal Flavio Gioia, che ha illustrato come i larger vessels rappresentino un'insidia per il terminal multipurpose piuttosto che un'opportunità.

Nel periodo di grande incertezza in cui il mercato globale e quello dello shipping si trovano, per le piccole realtà terminalistiche, come quella napoletana, il gigantismo navale rappresenta un fattore da monitorare con estrema cautela, soprattutto per l'impossibilità di effettuare previsioni a lungo termine e quantificare il tipo di investimenti.

La seconda sessione ha visto due interventi di carattere più specificatamente tecnico volti a presentare nuove tecnologie al servizio dei traffici containerizzati. Il primo a prendere la parola è stato Alberto Ghiraldi della Passive Refrigeration Solutions che ha innanzitutto spiegato la tecnologia dei container a refrigerazione passiva.

- segue

Essa offre l'opportunità di operare prescindendo da fonti di energia esterne riducendo i costi e aumentando la sicurezza a bordo delle navi. Il secondo intervento, proposto da Miki Ferrari di Fly Technologies, aveva come centro una nuova tecnologia di scansione dei contenitori basata sui raggi gamma.

La situazione mondiale attuale ha portato prepotentemente alla ribalta la questione della sicurezza e la tecnologia a raggi gamma consentirebbe la scansione anche di mezzi in movimento, senza bisogno di soste e senza problemi di pericolo radioattivo per le persone e per le merci.

La terza sessione dei lavori, ha messo in luce l'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture di terra e sulla tecnologia distributiva. Marco Spinedi, presidente dell'Interporto di Bologna, è stato il primo ad analizzare quanto la capacità di stiva dei giganti del mare rappresenti un'occasione da cogliere per gli interporti investendo nell'intermodalità, soprattutto nelle infrastrutture ferroviarie. La parola è poi passata ad Antonio Pandolfo di Newcoop, azienda che si occupa della logistica distributiva sul territorio siciliano, in relazione alla grande distribuzione organizzata.

L'intervento ha messo in evidenza come le tratte delle grandi navi non potranno comunque portare a una sparizione dei porti cosiddetti minori in quanto la domanda esiste e deve essere soddisfatta. L'intervento successivo, proposto da Celso Paganini, amministratore della Porto Pavino LLC e ideatore del brand Bella Vita che si occupa di esportare prodotti ortofrutticoli dall'Italia agli Stati Uniti. Paganini ha messo in luce quanto le possibilità di uno sviluppo del mercato ortofrutticolo italiano negli USA siano enormi, vista la qualità dei prodotti e la passione degli americani per il made in Italy. I vantaggi risultano alti anche perché il costo del trasporto dall'Italia è inferiore rispetto al trasporto dalla West Coast alla East Coast (mercato di riferimento).

L'ultimo intervento è stato di Paola Bottigliero, di Saimare Napoli, agenzia e spedizioniere doganale.

Dopo un excursus sulla storia di Saimare, ha focalizzato le problematiche di interfaccia con le autorità doganali, la lentezza nel raggiungimento della piena funzionalità dello sportello unico e le sempre presenti difficoltà burocratiche che si scontrano con il concetto di stravolgimento dell'attuale patrimonio infrastrutturale che il gigantismo navale comporterebbe.

Porti: Genova, pesatura container debutta senza code

Pettorino: 'Il sistema ha retto'. Il bilancio: 2.363 container



Sono stati 2363 i container pesati e arrivati in porto pronti per essere imbarcati. E' l'ultimo numero, registrato alle diciotto di questa sera e che fa dire con soddisfazione al commissario dell'Autorità portuale, Giovanni Pettorino: "Il sistema ha retto, grazie alla coesione della catena logistica". Oggi è il giorno di entrata in vigore della nuova normativa che prevede l'obbligo di pesare e certificare i container destinati all'imbarco negli scali italiani e a Genova, con un traffico giornaliero complessivo di quattromila tir in porto, e il fatto che questo weekend coincida anche con l'avvio delle partenze dei turisti con i traghetti per le vacanze, qualche preoccupazione per possibili code ai varchi che bloccassero anche la città c'erano, anche se da una decina di giorni erano già scattate le prove generali dopo le riunioni di tutte le categorie interessate. Il primo bilancio però alla fine è positivo, niente intasamenti o lunghe code. Solo una quota esigua di contenitori è stata pesata all'interno dei terminal, la maggior parte ha utilizzato le pese autorizzate lungo le direttrici di traffico verso il porto e in questo modo si sono evitati i rallentamenti dell'operatività che avrebbero provocato accumuli. E ha funzionato anche il sistema telematico dell'Autorità portuale, E-port, a cui arrivavano i dati, ma resta ancora molto da fare, dicono gli addetti, per uniformare le pratiche. (ANSA).

Porti: pesatura container; Spedizionieri, battesimo del fuoco

Botta: "Scongiurate le attese temute. Solo qualche intoppo"



(ANSA) - GENOVA, 1 LUG - "Problemi irrisolvibili non ce ne sono stati, solo qualcuno legato più che altro all'interscambio dati, perché abbiamo un po' 'stressato' il sistema sia dal punto di vista delle strutture, le pesi, che del software, i sistemi E-Port dell'Autorità portuale e la nostra Hub telematica. Era un battesimo del fuoco un po' per tutti, ma possiamo dire che tutto sommato l'esito è stato soddisfacente". Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri di Genova commenta positivamente il primo giorno di entrata in vigore della nuova normativa che impone la pesatura e certificazione dei container destinati all'imbarco.

"Ci eravamo preparati per tempo prosegue Botta - abbiamo iniziato il 20 a operare come se l'obbligo fosse già in vigore e il traffico è via via cresciuto e aumentato di intensità e volumi. Tante cose possono essere migliorate ma siamo soddisfatti. L'aspetto vincente è che la maggior parte dei contenitori sono arrivati già pesati in porto, quindi si sono scongiurate le attese temute. Gli intoppi, grazie al lavoro di tutti, siamo riusciti a risolverli in tempo". Gli spedizionieri genovesi hanno anche costituito un consorzio per gestire a Tortona una piattaforma con sei pesi.

Il Nautilus

Porto di Genova: pesatura container debutta senza code



GENOVA – Sono stati 2363 i container pesati e arrivati in porto pronti per essere imbarcati. E' l'ultimo numero, registrato alle diciotto di ieri sera e che fa dire con soddisfazione al commissario dell'Autorità portuale, Giovanni Pettorino: "Il sistema ha retto, grazie alla coesione della catena logistica".

Ieri è il giorno di entrata in vigore della nuova normativa che prevede l'obbligo di pesare e certificare i container destinati all'imbarco negli scali italiani e a Genova, con un traffico giornaliero complessivo di quattromila tir in porto, e il fatto che questo weekend coincida anche con l'avvio delle partenze dei turisti con i traghetti per le vacanze, qualche preoccupazione per possibili code ai varchi che bloccassero anche la città c'erano, anche se da una decina di giorni erano già scattate le prove generali dopo le riunioni di tutte le categorie interessate.

Il primo bilancio però alla fine è positivo, niente intasamenti o lunghe code. Solo una quota esigua di container è stata pesata all'interno dei terminal, la maggior parte ha utilizzato le pese autorizzate lungo le direttrici di traffico verso il porto e in questo modo si sono evitati i rallentamenti dell'operatività che avrebbero provocato accumuli. E ha funzionato anche il sistema telematico dell'Autorità portuale, E-port, a cui arrivavano i dati, ma resta ancora molto da fare, dicono gli addetti, per uniformare le pratiche.

Porti: Bonaccini, presidente Ap Ravenna prossime settimane

"Se non si scavano fondali è mio fallimento"



(ANSA) - RAVENNA, 2 LUG - Il presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini assicura che il nuovo presidente dell'Autorità portuale di Ravenna sarà nominato dal governo, in accordo con la Regione, "nelle prossime settimane".

L'Autorità portuale di Ravenna è commissariata da marzo, quando è scaduto il mandato del presidente Galliano Di Marco, non confermato. Bonaccini si è soffermato sul progetto di approfondimento dei fondali del porto ravennate: "Nei prossimi anni dobbiamo assolutamente sbancare almeno di tre metri. I 60 milioni del budget sono salvi. Se non riusciremo a centrare l'obiettivo in questa legislatura, sarà un fallimento del presidente della Regione".

Informazioni Marittime

Pesatura container: il porto di Livorno è pronto. La pesa certificata è già operativa all'Interporto Vespucci



Il servizio costa 25 euro a pesata e può essere pagato tramite bancomat o carta di credito. Possibilità di convenzioni ad hoc per chi fa più pesature in un giorno.

Livorno, 3 luglio 2016 – Il porto è pronto. Quello che doveva essere fatto per adeguare lo scalo labronico all'entrata in vigore della normativa internazionale Solas è stato fatto. Il 1° luglio è infatti scattato l'obbligo di pesare ogni singolo container prima dell'imbarco sulle navi e la comunità portuale è subito corsa ai ripari: a partire da domani, all'Interporto Vespucci, sarà operativo 24 ore su 24 un punto di pesatura certificato e direttamente collegato al TPCS (Tuscan Port Community System), ovvero a quel sistema telematico ideato dalla Port Authority che favorisce l'inter scambio dei dati tra agenti marittimi, spedizionieri, terminal e dogane, garantendo il controllo del percorso procedurale e fisico della merce, dal momento in cui parte sino al punto di arrivo o di imbarco.

La pesa è stata installata nei pressi dello svincolo ovest dell'Interporto, in corrispondenza del raccordo con la strada di grande comunicazione FI-PI-LI, e consente all'autotrasportatore di turno di avere in appena cinque minuti il peso lordo verificato del contenitore (VGM, Verified Gross Mass).

Sintetizzando: il camion arriva all'interporto, il conducente rilascia alcuni dati come la tara della motrice e del semirimorchio e il codice del contenitore. E in pochissimi minuti ottiene il VGM. A quel punto, le informazioni, che sono veicolate attraverso il TPCS, vengono trasmesse allo spedizioniere, che completa la pratica inviando il tutto alla compagnia marittima, al caricatore e al terminalista.

Per aiutare a velocizzare la procedura di pesatura è stato anche istruito del personale interno all'Interporto, che sarà a disposizione di chi ne faccia richiesta tutti i giorni feriali, dalle 6.00 alle 18.00, mentre il sabato farà orario ridotto: dalle 6.00 alle 12.00 (la domenica non c'è personale, ma il sistema è comunque automatizzato e funzionante).

La tariffa a pesata è di 25 euro (Iva compresa) e può essere pagata con il bancomat o con carte di credito. È prevista inoltre la possibilità, per chi effettui più pesature al giorno, di stipulare convenzioni con fatturazione a fine mese. Convenzioni che possono prevedere anche un codice identificativo cliente o un badge che viene rilasciato immediatamente.

-segue

«Il percorso virtuoso messo a punto a Livorno per la pesatura certificata dei container ci consente di ottemperare nel modo migliore possibile alle nuove prescrizioni di legge – ha detto l'amministratore delegato dell'Interporto. Bino Fulceri –, a partire dalla prossima settimana installeremo una seconda pesa che migliorerà la qualità del servizio».

«La collaborazione attivata con l'Interporto Vespucci per la pesatura dei container, le sinergie con la Capitaneria di Porto e gli spedizionieri, sono la riprova che Livorno, quando vuole, può essere una vera comunità», ha detto il commissario Gallanti, che con riferimento all'Interporto ha aggiunto: «l'ho sempre pensato: il Vespucci ha tutte le potenzialità per diventare un polmone logistico dello scalo labronico: i fast corridor da poco attivati, i controlli doganali e, da ultimo, i servizi di pesatura dei container, sono attività ad alto valore aggiunto che fanno del nostro interporto un retroporto efficiente».

The Medi Telegraph

Pesatura container, semaforo verde a Livorno

Livorno - La tariffa a pesata è di 25 euro (Iva compresa). È prevista la possibilità di stipulare convenzioni con fatturazione a fine mese per chi effettua più pesature.



Livorno - **Il porto è pronto. Quello che doveva essere fatto per adeguare lo scalo labronico all'entrata in vigore della normativa internazionale Solas è stato fatto.** Il primo luglio scorso è infatti scattato l'obbligo di pesare ogni singolo container prima dell'imbarco sulle navi e la comunità portuale è subito corsa ai ripari: all'Interporto Vespucci, sarà operativo 24 ore su 24 un punto di pesatura certificato e direttamente collegato al Tpcs (Tuscan Port Community System), ovvero a quel sistema telematico ideato dalla Port Authority che favorisce l'interscambio dei dati tra agenti marittimi, spedizionieri, terminal e dogane, garantendo il controllo del percorso procedurale e fisico della merce, dal momento in cui parte sino al punto di arrivo o di imbarco. La pesa è stata installata nei pressi dello svincolo ovest dell'Interporto, in corrispondenza del raccordo con la strada di grande comunicazione Fi-Pi-Li, e consente all'autotrasportatore di turno di avere in appena cinque minuti il peso lordo verificato del contenitore (Vgm, Verified Gross Mass).

Sintetizzando: il camion arriva all'interporto, il conducente rilascia alcuni dati come la tara della motrice e del semirimorchio e il codice del contenitore. E in pochissimi minuti ottiene il Vgm. A quel punto, le informazioni, che sono veicolate attraverso il Tpcs, vengono trasmesse allo spedizioniere, che completa la pratica inviando il tutto alla compagnia marittima, al caricatore e al terminalista. Per aiutare a velocizzare la procedura di pesatura è stato anche instruito del personale interno all'Interporto, che sarà a disposizione di chi ne faccia richiesta tutti i giorni feriali, dalle 6.00 alle 18.00, mentre il sabato farà orario ridotto: dalle 6.00 alle 12.00 (la domenica non c'è personale, ma il sistema è comunque automatizzato e funzionante). **La tariffa a pesata è di 25 euro (Iva compresa) e può essere pagata con il bancomat o con carte di credito.**

La Gazzetta Marittima

Lorenzini e TDT: istruzioni per VGM

Le linee guida nei due terminal contenitori per accogliere i documenti e i Teu

LIVORNO – Con l'entrata in vigore della regola SOLAS, ieri 1° luglio 2016, che prevede di imbarcare solo contenitori provvisti di pesatura certificata ed effettuata tramite quegli strumenti meglio descritti nella circolare n. 125/2016 del Comando Generale delle Capitanerie di Porto ed in funzione di una netta e delineata necessità di cooperare con le parti funzionali della catena logistica il Terminal Lorenzini & C. srl, in questa prima fase di incertezza operativa, ha previsto di operare secondo le linee guida sotto descritte:

1) Contenitori in ingresso via camion sprovvisti di VGM:

questi saranno comunque accettati e stivati in zone dedicate di sosta temporanea in attesa di ricevere, esclusivamente via file EDI, il relativo peso certificato. Tali Contenitori, pur essendo accettati al Terminal, non saranno imbarcati sino al ricevimento del peso certificato delle Compagnie di Navigazioni di appartenenza dello stesso Contenitore.

2) Contenitori in ingresso via Ferrovia sprovvisti di VGM:

questi saranno scaricati dal treno, come da obbligo ferroviario, e stoccati in zona di sosta temporanea in attesa di ricevere via file EDI il relativo peso certificato. Tali contenitori, pur essendo accettati al Terminal, non saranno imbarcati sino al ricevimento del peso certificato delle Compagnie di Navigazioni di appartenenza dello stesso contenitore.

In entrambi i casi, una volta che il Terminal avrà ricevuto il VGM, attraverso file EDI, le unità momentaneamente stoccate in zona di sosta temporanea, saranno avviate nelle zone di imbarco per il conseguente stivaggio.

3) Contenitori in Ingresso con peso da TPCS:

I contenitori in ingresso di cui sia stato ricevuto per primo il peso attraverso la piattaforma pubblica TPCS saranno stivati in zona di imbarco, i contenitori, altresì, saranno comunque imbarcati solo al momento in cui il Terminal riceverà, attraverso i canali stabiliti dalle singole Compagnie, il file EDI riportante il peso certificato inviato dalle singole compagnie di appartenenza dei contenitori.

4) Contenitori in Ingresso con peso certificato inviato dalla Compagnia:

Questi saranno stivati direttamente in zona di imbarco.

5) Stuffing al Terminal:

Il terminal provvederà a pesare i contenitori box/open top/high Cube "riempiti" al terminal e rilasciare relativo bindello/cartellino al richiedente del servizio di "riempimento", il Terminal provvederà a pesare i flat e flat rack in sagoma in larghezza, non peserà i flat o flat rack fuori sagoma in larghezza.

A scanso di ogni e qualsiasi equivoco si chiarisce che il Terminal non tratterà i bindelli/cartellini peso consegnati a mano al gate come sostituti di VGM (quindi validi per l'imbarco) tanto meno certificazioni varie, tuttavia nelle more dell'attesa del VGM inviato dalla compagnia di navigazione tramite i canali telematici summenzionati, il Terminal potrà accettare (ai soli fini di Gate-in), tali documenti come validi per lo stivaggio in stiva di imbarco.

Il Terminal precisa che l'imbarco sarà autorizzato solo dopo aver ricevuto i singoli file EDI riportanti il peso e le notizie necessarie, direttamente e solo dalle compagnie di navigazione. La ricezione di tali file dovrà avvenire entro il già prestabilito Custom Closing Time, per dare modo al Terminal di poter organizzare la fase di imbarco nella miglior maniera. Eventuali spese di spostamento Contenitore da zona di sosta Temporanea a stiva di imbarco saranno addebitate al transitario al costo di Euro 10.00 per contenitore. Il Terminal, inoltre, considererà per buono il peso della Compagnia di navigazione, nel caso che questo sia differente al peso ricevuto attraverso TPCS (caso tre) sarà addebitato al transitario un cambio peso alla tariffa di Euro 10.00 per contenitore. Salvo eventuali altri costi.

Per i clienti accreditati al Terminal Lorenzini & C. srl potrà essere fornito servizio di pesa. Tale richiesta dovrà pervenire esclusivamente 24 h. prima dell'ingresso ed esclusivamente attraverso il modulo di richiesta scaricabile sul sito del Terminal (servizi ausiliari). Il terminal si riserva di rispondere positivamente alla richiesta. Il costo della pesatura e fornitura del bindello/cartellino pesa sarà di Euro 100.00 per contenitore.

Sono state istituite altresì pesa di pubblico utilizzo c/o l'Interporto Amerigo Vespucci.

* * *

Analoga comunicazione è stata inviata ai clienti dal TDT. Vi si legge che lo shipper tramite l'emissione di un VGM (Verified Gross Mass) ha l'onere di certificare tale peso dandone successiva comunicazione alla Linea di Navigazione.

Quest'ultima tramite l'invio di uno scarico/prenotazione in formato Edi Coparn o Mail dovrà comunicare al Terminal i dati del contenitore ed il peso VGM dichiarato dallo shipper.

La determinazione del peso VGM potrà avvenire con le due seguenti modalità:

Metodo 1) Pesatura dell'unità con l'utilizzo di attrezzature calibrate ed omologate

- segue

Metodo 2) Autodichiarazione del peso VGM, che sarà dato dalla somma del peso merce + peso imballo o materiale di rizzaggio all'interno del contenitore + tara del container riportato sulla porta del container stesso.

Potrebbero presentarsi al gaie, contenitori il cui peso VGM non è stato comunicato alla linea di navigazione poiché caricati durante orari in cui le agenzie hanno sospeso le proprie attività e non hanno potuto inviare preventivamente lo scarico a TDT. In questi casi il Terminal per non bloccare l'ingresso del contenitore, assumerà i dati di scarico da lettera di vettura mentre il peso VGM verrà rilevato da TPCS sempre che sia presente su tale piattaforma informatica. Nessun costo sarà addebitato.

Se tale dato non fosse a disposizione del Terminal, il peso VGM potrebbe essere rilevato da bindello/cartellino pesa in possesso dell'autista. Una copia dovrà essere rilasciata al Terminal. In questo caso il costo di tale servizio ammonterà ad euro 5,00 per contenitore e verrà addebitato al Transitario. Se i dati presentati su LDV non dovessero rilevarsi corretti rispetto alla successiva comunicazione della linea di navigazione, il Terminal non avrà nessuna responsabilità in merito e si riserverà il diritto di addebitare al Transitario eventuali costi di movimentazione che dovessero rendersi necessarie per cambio peso, cambio porto e cambio nave.

Se lo scarico inviato dalla linea di navigazione fosse pervenuto regolarmente nel sistema TDT ma, non fosse presente il peso validato VGM, Il Terminal per permettere il regolare ingresso del contenitore, anche in questo caso rileverà il peso direttamente da bindello/cartellino pesa. Una copia di tale cartellino dovrà essere consegnata dall'autista al Terminal. Per tale servizio saranno addebitate euro 5,00 per contenitore al Transitario.

Per ciò che riguarda i contenitori arrivati via ferrovia, il peso VGM dovrà essere comunicato attraverso il Coparn dalla compagnia di navigazione. Qualora alcuni contenitori arrivassero sprovvisti di VGM saranno scaricati dal vagone e stoccati a terra in area dedicata in attesa di istruzioni. Se arrivasse il peso VGM saranno addebitate due movimentazioni. Nel caso in cui il contenitore non fosse mai stato pesato, il Terminal non potrà garantire la pesatura del contenitore, salvo casi eccezionali addebitando il costo della pesatura prevista nel tariffario standard più i costi di movimentazione al richiedente del servizio.

PESATURA a cura TDT

Il Terminal Darsena Toscana offrirà il servizio di pesatura al suo interno. I soggetti accreditati in TDT potranno formulare la richiesta di pesatura preventivamente all'ingresso del contenitore utilizzando il consueto modello di richiesta servizi accessori scaricabile da web-site (www.tdt.it) alla sezione Documenti – Servizi Ausiliari. In caso di risposta positiva da parte del Terminal, il termine ultimo di entrata al gate è fissato in 24 ore prima del closing time stabilito per la nave di previsto imbarco. La tariffa di pesatura ammonterà ad euro 120,00, tali costi verranno addebitati al richiedente del servizio.

Riguardo alle stazioni di pesatura presenti su territorio locale, ricordiamo :

- 1) Interporto Toscano A. Vespucci, svincolo ovest dalla S.G.C. FI-PI-LI poco distante dal porto di Livorno. Dal 30 giugno 2016 saranno operative n.2 pese automatizzate, in funzione h24 e collegate con la piattaforma dell'Autorità Portuale TPCS ;
- 2) Inter Repair Nord sempre all'Interporto A. Vespucci ;
- 3) Ciesse Servizi presente in via Salvatore Orlando 16, operativa non prima del 15 luglio 2016 ;
- 4) Mariter srl presente in Via delle Cateratte 112.

Ad integrazione di quanto sopra, il Terminal Darsena Toscana sta valutando altre soluzioni al momento non disponibili.

La Gazzetta Marittima

Calambrone, le “porte” contese

E diventa urgente anche la soluzione del ponte ferroviario per la Darsena Toscana



FIRENZE – Il titolo del workshop può anche spingere all'ironia: e non nel senso che vorrebbero gli organizzatori. Ovvero: convegno della Regione Toscana su infrastrutture e mobilità, dal dire al fare". L'assessore Vincenzo Ceccarelli, uomo del concreto, si occupa ormai di mobilità, logistica, viabilità e trasporti da un po' di tempo. A sua scusante, se proprio vogliamo cercargliene una, c'è il fatto che gli hanno scaricato addosso tanti settori (oltre ai citati anche il governo del territorio e la casa: corbezzoli!) Ma se il convegno di giovedì e di ieri all'auditorium di Sant'Apollonia di Firenze doveva davvero servire – come da programma – per un approfondimento sui temi della qualificazione del trasporto ... e delle infrastrutture della logistica e della portualità", qualche delusione diventa lecito esprimerla.



Delusione prima di tutto sui tempi delle risposte a temi che avrebbero richiesto la massima urgenza. Si veda la foto del “nodo” al Calambrone, fondamentale per lo sviluppo dei traffici specializzati in Darsena Toscana: dopo due anni dalla promessa del governatore Renzi di passare la gestione delle “porte vinciane” all'Autorità portuale, e dopo che a inizio maggio era stato finalmente sottoscritto l'accordo formale per l'operazione, siamo a luglio e ancora l'accordo è rimasto nelle intenzioni. Desaparicido, o quanto meno impelagato nella burocrazia fiorentina. Nel frattempo le “porte” rimangono gloriosamente spalancate per il più del tempo, scaricando nell'appena dragata Darsena Toscana tonnellate di fanghi.

* * *

Ma non è il solo problema. Il nodo del Calambrone sta diventando rovente anche sul piano ferroviario, perché è ormai chiaro che il potenziamento della rete Fs con i terminal containers (TDT e Lorenzini) è condizionato dalla strozzatura costituita dal ponte levatoio; e che tutti i progetti di collegamento a binario multiplo sono bloccati dalle difficoltà di realizzare un ponte levatoio sostitutivo a doppio binario. Pare che non ce ne sia uno al mondo e pare che le Fs, che hanno lavorato presto e bene per il binario, adesso si rendano conto che la soluzione più idonea sarebbe tombare quel pezzo di canale e fare finalmente strada e ferrovia sul terreno di riporto. Facile? Certo, e anche risolutivo. Solo che per “tombare” quel maledetto pezzo di canale bisogna che la foce dello Scolmatore sia armata, aperta e navigabile. E specialmente, che il ponte stradale sullo Scolmatore – quello per Tirrenia – sia a sua volta tagliato e dotato della parte centrale sollevabile. In Regione ci sono i progetti, pare che ci siano anche gli stanziamenti, e pare infine che anche le Fs abbiano i soldi. Ma il tutto si trascina di ufficio in ufficio. Con il rischio sempre più concreto che dragaggi portuali, allargamento della strettoia del Marzocco (altra “neverending story”) e collegamento ferroviario diretto in Darsena, finiscano per essere inutili proprio per il nodo del Calambrone.

Antonio Fulvi

La Gazzetta Marittima

Concessioni demaniali turistiche tra la legge toscana e la Bolkestein

Presentate le linee guida della normativa elaborata dalla Regione in attesa della corte europea

LIVORNO – Vista da un lato della barricata, e vista dall'altro. La presentazione fatta dalla Regione Toscana e dall'Anci regionale toscano delle linee guida della legge regionale 31/2016 sulle concessioni demaniali turistico-ricreative, ha messo in luce da una parte la volontà della Regione stessa di intervenire su un tema di estrema delicatezza economico-sociale che è tutt'altro che chiaro e regolamentato. Ma dall'altro anche le aspettative dei tanti – piccoli e medi imprenditori, in particolare – che dalla normativa si aspettavano definizione giuridica e specialmente semplificazione burocratica. Non c'è stata né l'una né l'altra, ma non bisogna farne colpa alla Regione. Perché come hanno ribadito sia Gianni Anselmi, presidente della II commissione regionale, sia Umberto Buratti, sindaco di Forte dei Marmi e rappresentante dell'Anci, si è lavorato per cercare di creare un "salvagente" per le imprese in attesa che la corte di giustizia europea si pronunci contro i ricorsi sulla "Bolkestein". Quella proposta Bolkestein che da mesi ha creato scompiglio per la pretesa di rimettere in gara tutto e tutti, senza praticamente considerare quanto è stato fatto fino ad oggi in investimenti, in sacrifici, in valorizzazione del demanio.

Un punto, dal seminario della Regione che si è tenuto in Fortezza Vecchia, è stato ribadito: la legge regionale non tocca e non interviene sul demanio portuale di competenza delle Autorità portuali: che rimane di competenza delle stesse, e sarà regolamentato dalla riforma della 84/94. Per il resto la Regione e i suoi tecnici – come ha riferito Paolo Bordini, coadiuvato da Umberto Buratti (Anci Toscana) hanno messo tutto il loro impegno per certificare procedimenti che garantiscano da una parte i diritti degli investitori, dall'altro la difesa del territorio e la sovranità dei Comuni di competenza. Insomma, dalla presentazione è emerso un complesso, articolato – e in qualche punto farraginoso – insieme di norme che ha però un vantaggio certo: chi tra gli operatori seguirà le indicazioni della legge toscana e del suo regolamento, si metterà comunque "in sicurezza" nel caso la corte di giustizia dell'Europa decretasse contro le istanze italiane. Nessun obbligo, sembra di capire, ma un appassionato "consiglio" a utilizzare la 31/2016 come salvagente per la difesa dei propri investimenti passati e presenti dalle insidie della Bolkestein. E non poco. Intendiamoci, non siamo di fronte a una legge toscana semplice su temi semplici. Il tema del demanio turistico-balneare è complicato da un incrocio di norme che vanno dalle leggi nazionali agli interventi europei, l'ultimo dei quali, la "famigerata" Bolkestein, ancora semi-congelata in attesa del citato pronunciamento della corte di giustizia dell'Aja. La Toscana da parte sua ha legiferato tenendo presenti i principi europei della tutela degli investimenti produttivi, del diritto alla corretta remunerazione dei capitali, della durata delle concessioni (da un minimo di 6 un massimo di 20 anni): sapendo di intervenire su una realtà economico-sociale da anni sviluppata lungo tutta la costa per l'impegno e a volte anche il sacrificio di migliaia di piccoli imprenditori. Nello stesso tempo ha messo in primo piano la tutela del paesaggio, la salvaguardia degli interessi pubblici a fine concessione, la "sana competizione" nel caso di più richieste per la stessa concessione, la valorizzazione del territorio. In uno slogan: qualificare e migliorare. L'assessore al turismo della Toscana Stefano Ciuoffo, rispondendo alle domande (espresse e non) delle associazioni di categoria, si è detto aperto a ulteriori approfondimenti e ha garantito che l'impegno di Firenze è difendere gli investimenti, favorire la valorizzazione del territorio ed evitare che qualche grande "catena" faccia man bassa di concessioni balneari scalzando realtà storiche del territorio. Il tutto in attesa di Godot, ovvero della sentenza dell'Aia. Come dire, parafrasando l'ultimo Lorenzo

il Magnifico. "...Del doman non c'è certezza".
A.F.

Lucarelli e il Molo Italia: “solo per Tirrenia non serve”

La concessione secondo il terminalista non può essere limitata a quell'unica nave – Chiesto un tavolo con le parti sociali



LIVORNO – Non c'è pace per la gestione della banchina nord del Molo Italia – L'autorizzazione “speciale” concessa a Lucarelli non sembra aver risolto il problema del terminal, come scrive lo stesso Cristiano Lucarelli nella seguente nota urgente. La Lucarelli Terminal preso atto della delibera dell'Autorità Portuale di Livorno che autorizza “temporaneamente fino al 31 Dicembre 2016 ed esclusivamente per l'ormeggio di una nave della Tirrenia” l'accosto al Molo Italia lato Nord, pur apprezzando l'intento dell'AP di rafforzare la LTL a tutelare il contratto operativo in essere con la compagnia di navigazione Tirrenia, esprime la forte preoccupazione che tale provvedimento serva come palliativo per fronteggiare l'emergenza attuale, ma lascia ancora una volta la LTL ed i suoi lavoratori senza certezze e risposte concrete per una futura continuità, relativamente alle precarie dotazioni infrastrutturali a disposizione. Tale delibera inoltre, pone la LTL nell'impossibilità di effettuare una ricerca di mercato e di nuovi traffici futuri che diano certezza di ormeggio agli armatori che dovrebbero arrivare in sostituzione della compagnia di navigazione Tirrenia, la quale ha già disdetto per gli stessi motivi sopra ricordati il contratto in scadenza il 31 dicembre 2016. Se a questo aggiungiamo una concessione in scadenza ad agosto 2017, e l'ormai cronica interdizione per navi superiori a mt. lineari 150 all'accosto 54 a noi attualmente in concessione (in attesa di delocalizzazione come previsto dalla stessa AP sull'ultimo PRP approvato) diventa chiaro quali ricadute occupazionali e di continuità aziendale avrà questa delibera. Addirittura la beffa più grande potrebbe essere che l'armatore Vincenzo Onorato proprietario di Tirrenia/Moby dopo aver già mandato una disdetta contrattuale che mette a rischio il futuro di 40 famiglie, decidesse di sua spontanea volontà, (nonostante un valido contratto operativo in essere), di rifiutare comunque di far ormeggiare la propria nave all'accosto Molo Italia lato Nord concesso dall'AP a partire dal 1° Luglio fino al 31 dicembre 2016, lasciando a LTL la possibilità di disporre dell'accosto, ma di fatto di non poterci portare nessun'altra compagnia di navigazione rendendo nulla la delibera dell'AP e quindi di vedersela revocare il giorno seguente. Al fine di evitare tensioni sociali in un'area già depressa economicamente come peraltro riconosciuto dallo stesso governo nazionale, nonché la chiusura con perdita di altri 40 posti di lavoro di una delle aziende più importanti del porto di Livorno, si richiede urgentemente di aprire un tavolo di discussione con tutte le parti in causa “sociali, politiche, istituzionali ed imprenditoriali” per risolvere in modo rapido e definitivo i problemi della LTL e dei suoi lavoratori che mettono l'azienda in una condizione di emergenza lavorativa a causa della grave inferiorità infrastrutturale rispetto alla concorrenza.

La Gazzetta Marittima

Nel sogno della macro-regione del Tirreno il protocollo delle Camere di Commercio

Un impegno per la competitività delle imprese e lo sviluppo della qualità della vita – Il richiamo al ruolo degli imprenditori contro l'Europa dei burocrati – Il progetto "Passage"

LIVORNO – Alta Corsica, regione francese della Var (Provenza e Costa Azzurra) e area costiera livornese hanno sottoscritto con le rispettive Camere di Commercio un documento di collaborazione che punta a rafforzare la collaborazione – ormai storica – tra Livorno e la Corsica del nord, allargandola al Var "per favorire la competitività delle imprese e migliorare la qualità della vita delle popolazioni; il tutto con particolare impegno in materia di blue & green economy. Alla firma hanno partecipato il presidente della Camera livornese Sergio Costalli con il segretario generale Pierluigi Giuntoli, il presidente della Camera di Commercio dell'Alta Corsica Paul Trojani e quello della Camera di Commercio di Var Jacques Bianchi. Appassionata come sempre la perorazione del presidente livornese Sergio Costalli, che anche sulle recenti scelte del Brexit in Gran Bretagna ha ricordato l'importanza fondamentale dell'imprenditoria nello sviluppo della qualità della vita dei cittadini. Ed ha ribadito con forza la necessità di tempi rapidi e di scelte decise anche per la riforma che invece in Italia – ma l'Europa non è da meno – si allungano in tempi del tutto incompatibili con le esigenze dell'economia. In stretta continuità con la firma del protocollo nel pomeriggio in sala Capraia della Camera livornese è stato presentato il progetto europeo "Public Authorities, Supporting low-Carbon Growth in European maritime border regions" (acronimo. PASSAGE) cofinanziato dal programma di cooperazione territoriale Interreg Europe. Alla presentazione hanno assistito rappresentanze delle istituzioni, delle associazioni di categoria e delle imprese interessate a sostenere un'economia a basse emissioni di carbonio attraverso attività "volte a migliorare la gestione dei programmi marittimi e costieri, in modo che il basso livello di emissioni di carbonio diventi un criterio premiale ed un elemento di competitività economica per lavorare a livello transfrontaliero".

* * *

Il Programma INTERREG EUROPE 2014-2020 è finalizzato al rafforzamento dell'efficacia delle politiche e dei programmi di sviluppo regionale, in particolare dei programmi rientranti nell'obiettivo "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione" e dei programmi rientranti nell'obiettivo "Cooperazione territoriale europea" (CTE). Il Programma intende quindi favorire la collaborazione e lo scambio di idee e buone pratiche in particolare tra le autorità pubbliche di tutta Europa al fine di trovare soluzioni per il miglioramento delle politiche e strategie a beneficio della cittadinanza europea. La strategia del Programma si articola in 4 assi tematici prioritari, declinati in 6 priorità di investimento (PI – art. 5 Reg. CE 1301/2013) ed in 7 Obiettivi specifici (OS). Il progetto "Public Authorities Supporting low-carbon Growth in European maritime border regions – PASSAGE", di cui la Camera di Commercio di Livorno è partner, è stato presentato e finanziato nell'ambito dell'asse 3 Low Carbon Economy del programma. Il progetto è finalizzato a supportare lo sviluppo di un'economia a basse emissioni di carbonio nei sistemi territoriali europei che si sviluppino lungo le frontiere marittime nell'ambito degli Stretti e dei Canali d'Europa. OBIETTIVO: l'obiettivo di questo progetto è di accrescere l'importanza della sfida per un'economia a basse emissioni di carbonio nei territori dove sono presenti gli "Stretti e Canali", per mezzo di attività e proposte volte a migliorare la gestione dei programmi marittimi e costieri, in modo che il basso livello di emissioni di carbonio diventi un criterio premiale ed un elemento di competitività economica per lavorare a livello transfrontaliero.

ATTIVITÀ: Fase 1 – Scambio di esperienze tra i partner per produrre piani di azione sulla base delle lezioni apprese. L'intervento prevede la realizzazione di seminari sullo Stato dell'arte delle emissioni di carbonio nelle aree del progetto e workshop tematici per identificare le best practice nella riduzione delle emissioni di carbonio a livello transfrontaliero su trasporti, ambiente e turismo, imprenditorialità ed innovazione sociale.

Fase 2 – Implementazione dei piani di azione. In questa parte conclusiva del progetto i partner si dedicheranno, in collaborazione con gli stakeholders locali, a mettere in atto i piani identificati sui territori di propria competenza.

PARTENARIATO: Consiglio e Dipartimento di Pas-de-Calais (Francia); Consiglio del Dipartimento del Kent (Regno Unito); Camera di Commercio dell'Alta Corsica (Francia); Camera di Commercio di Livorno; Provincia di Lecce; Innopolis – "Centro per Innovazione e Cultura" (Grecia); Regione delle Isole Ioniche (Grecia); Consiglio Regionale di Vlorë (Albania); Consiglio Regionale di Helsinki-Uusimaa (Finlandia); Governo della Circoscrizione di Harju (Estonia); Ferner Belt Development (Danimarca).

DURATA: 1° aprile 2016 – 31 marzo 2020.

The Medi Telegraph

De Magistris: «Per il porto di Napoli non si può perdere altro tempo»

Napoli - Ultima giornata, ieri, per la Naples Shipping Week. Nel capoluogo campano anche il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio.



Napoli - Il sindaco De Magistris non è d'accordo con **De Luca** e quest'ultimo non è d'accordo con **Delrio**. E allora? Eppure il ministro alle Infrastrutture e Trasporti è stato chiaro, bisogna essere uniti, creare il sistema porti in Italia altrimenti non andremo da nessuna parte. E se questo è l'inizio.....speriamo bene. Ma raccontiamo i fatti, o meglio riportiamo le dichiarazioni dei protagonisti. **De Magistris**, ieri mattina, nell'ultima giornata della Naples Shipping Week che ha visto a Napoli, per tutta la settimana la presenza della "gloria nazionale" Amerigo Vespucci, ha replicato a De Luca che aveva auspicato per la ristrutturazione del Molo Beverello, il coinvolgimento di un'archistar alla stregua di quanto avvenuto per la stazione marittima di Salerno coinvolgendo Zara Hadid.

«Per la ripartenza del porto di Napoli non si può partire dalle imprese di architetti superfamosi. Il porto in questo momento ha bisogno di infrastrutture, di riqualificazione, di sistemazione degli spazi che per troppo tempo sono stati abbandonati. Non ha bisogno di opere faraoniche» ma di cose concrete e per questo, intende istituire una «delega al mare» (gli imprenditori portuali da tempo gli hanno chiesto l'istituzione di un assessorato al mare) e la «creazione di un ufficio amministrativo dedicato a tutto questo». De Magistris, dopo aver nuovamente sollecitato il ministro a mantenere gli impegni presi nominando il presidente dell'Autorità portuale, si sofferma anche sull'accorpamento dei porti di Napoli e Salerno. «Dobbiamo decollare come città autonoma - afferma - cosa che abbiamo detto più volte. Questo non significa non avere rapporti di collaborazione, Napoli e Salerno non sono porti avversari, ma alleati. **Per il porto di Napoli non si può più perdere tempo, ci sono aspettative di lavoratori e lavoratrici, di enti e poi, ci siamo noi come comune, c'è il progetto sul molo San Vincenzo».**

- segue

Infine Delrio il quale, rispondendo al governatore della Campania Vincenzo De Luca in merito alle linee guida del codice degli appalti afferma: «Il Codice degli appalti non paralizza assolutamente l'Italia. **De Luca ha fatto solo un'osservazione che secondo me non è fondata, così come non lo è l'allarme dell'Ance.** Non si può paragonare il mese di maggio con il mese di aprile - sottolinea - e nel cinque mesi del 2016 rispetto al 2015 abbiamo ancora un aumento dei bandi, quindi non c'è alcun crollo, se non una normale pausa in attesa delle linee guida. Che ci siano poi due mesi di pausa per fare buoni progetti in un paese che ci mette 10 anni per fare un'opera da 50 milioni - conclude Delrio - non mi sembra un problema».

Il Nautilus

Porto di Brindisi: il comitato rinvia decisione su concessione a Grimaldi



BRINDISI – Si è riunito questa mattina il Comitato portuale di Brindisi per pronunciarsi sull'istanza di concessione ventennale presentata dalla società Grimaldi Euromed spa. In apertura dei lavori, il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Mario Valente, ha salutato e presentato ai componenti il sindaco di Brindisi, avv. Angela Carluccio.

Terminata la fase delle comunicazioni, il commissario straordinario ha messo ai voti una mozione presentata dal sindaco con la quale veniva richiesto il rinvio della seduta al 1° settembre, per consentire al nuovo Consiglio comunale di prendere visione della questione. Posta ai voti, la mozione è stata respinta e si è dato, pertanto, corso alla discussione. Si è sviluppato, quindi, un lungo ed articolato dibattito, durante il quale, sono emerse alcune perplessità il rappresentante della Provincia, quindi, ha proposto un aggiornamento della seduta per ulteriori approfondimenti.

Tale mozione, sottoposta ai voti, è stata approvata dai Componenti del Comitato. Il commissario straordinario si è pertanto riservato, a valle di tali approfondimenti, di riconvocare il consesso appena possibile.

Taranto: al via la seconda fase dei lavori sulla banchina di ormeggio al Molo Polisettoriale

(FERPRESS) – Taranto, 1 LUG – Con riferimento allo stato di avanzamento dei Lavori di ammodernamento della banchina di ormeggio al Molo Polisettoriale, l'Autorità portuale di Taranto comunica che in data 29 giugno 2016 sono state consegnate all'impresa esecutrice dei lavori le aree per l'esecuzione della seconda ed ultima fase dei lavori.

La seconda fase interessa gli ulteriori 600 m di banchina per arrivare a 1200 m a partire dalla testata. L'ultimazione della prima fase, riguardante i primi 600 m, è prevista tra circa un mese.

Sono anche in corso, da parte di ditta specializzata nel settore, le operazioni di movimentazione di n. 5 gru di banchina dalle attuali posizioni, al fine di liberare le aree di cantiere della seconda fase dei lavori lungo la banchina.

Informazioni Marittime

Molo polisettoriale di Taranto, parte la seconda fase dei lavori

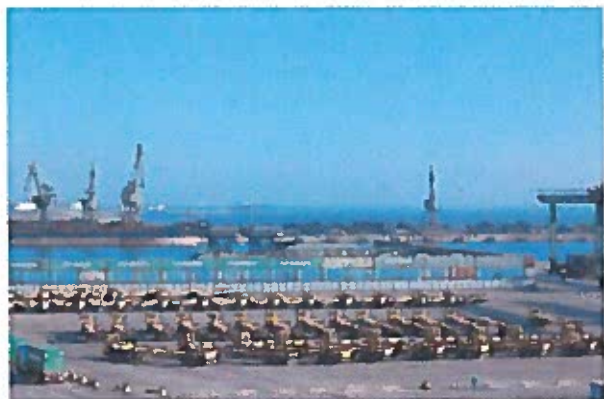


L'[Autorità portuale di Taranto](#), in merito allo stato di avanzamento dei lavori di ammodernamento della banchina di ormeggio al Molo Polisettoriale, comunica che il 29 giugno sono state consegnate all'impresa esecutrice dei lavori le aree per l'esecuzione della seconda ed ultima fase degli interventi.

La seconda fase, spiega l'Authority, interessa gli ulteriori 600 metri di banchina per arrivare a 1200 metri a partire dalla testata. L'ultimazione della prima fase, riguardante i primi 600 metri, è prevista tra circa un mese. Sono anche in corso, da parte di ditta specializzata nel settore, le operazioni di movimentazione di cinque gru di banchina dalle attuali posizioni, al fine di liberare le aree di cantiere della seconda fase dei lavori lungo la banchina.

Il Nautilus

Porto di Taranto: aree del Molo Polisettoriale consegnate alla ditta per i lavori



TARANTO – Con riferimento allo stato di avanzamento dei Lavori di ammodernamento della banchina di ormeggio al Molo Polisettoriale, si comunica che in data 29 giugno 2016 sono state consegnate all'impresa esecutrice dei lavori le aree per l'esecuzione della seconda ed ultima fase dei lavori di che trattasi.

La seconda fase interessa gli ulteriori 600 m di banchina per arrivare a 1200 m a partire dalla testata.

L'ultimazione della prima fase, riguardante i primi 600 m, è prevista tra circa un mese.

Sono anche in corso, da parte di ditta specializzata nel settore, le operazioni di movimentazione di n. 5 gru di banchina dalle attuali posizioni, al fine di liberare le aree di cantiere della seconda fase dei lavori lungo la banchina.

Porti: Gioia; Idv, intervento Governo é fondamentale

Senatori Bencini e Romani presentano interrogazione



(ANSA) - CATANZARO, 3 LUG - "L'intervento del Governo per strutturare il porto e il retroporto di Gioia Tauro attraverso gli indispensabili investimenti è fondamentale quanto la proposta della 'no tax area' avanzata giustamente dai vertici di Confindustria di Reggio Calabria, con l'obiettivo di attirare nuove imprese". É quanto si afferma in un'interrogazione presentata dai senatori di Idv Bencini e Romani al Governo. A riferirlo é la portavoce nazionale del partito, Daniela Caprino.

Per Idv "diventa fondamentale stabilire poche regole certe a partire dalle garanzie ai lavoratori che sono il primo antidoto contro le infiltrazioni malavitose".

"Gioia Tauro - si afferma ancora nell'interrogazione - ha un vantaggio su tutti gli altri porti: si trova di fronte al più grande mercato mondiale che si aprirà nel prossimo futuro. Iran, Iraq, Egitto, Libia, Algeria, Tunisia sono i Paesi che saranno il nuovo motore economico del Mediterraneo. Gioia Tauro è anche il primo porto europeo che incontrano le grandi navi di trasporto che provengono dall'Asia e transitano dal Canale di Suez allargato di recente. Il suo sviluppo, dunque, è assolutamente strategico". (ANSA).

TURISMO. Si prospetta stabile il movimento di croceristi rispetto allo scorso mese di giugno, una fetta importante del mercato

Luglio porterà quasi 11mila visitatori

Negli uffici dell' Asm sono giunte prenotazioni per 218 pullman diretti nel parcheggio "Porta Catania"

TAORMINA. Stabile, rispetto allo scorso mese di giugno, il movimento dei croceristi previsto per luglio. Stando al recente calendario delle prenotazioni dei pullman, che trasportano gli ospiti delle navi fornito dall' Azienda servizi municipalizzati, sarà uno dei periodi più importanti e particolarmente atteso dai commercianti.

Nel sito ufficiale della principale azienda cittadina, come ormai consuetudine da qualche anno, è stato pubblicato il calendario del mese appena cominciato, che prevede un flusso degli ospiti delle lussuose crociere di quasi 11mila visitatori.

Sono annunciati, infatti, 218 bus che prediligeranno il parcheggio "Porta Catania" al gemello "Lumbl". A questi mezzi dovranno aggiungersi anche quelli che arriveranno alla spicciolata, quelli delle gite giornaliere, che faranno ugualmente movimento a Taormina. Soprattutto nel centro storico si attendono tali arrivi, ma i commercianti continuano ad auspicare una permanenza più lunga.

Si tratta di un grande movimento, che solitamente si reca in visita nel centro storico e poi viene lasciato libero per la classica passeggiata in mezzo alle vetrine del corso

Umberto. Intanto, la baia che si affaccia su Giardini Naxos nei giorni scorsi è stata piena di navi da crociera e yacht. Ciò fa pensare a come potrebbe essere trasformato il modo di arrivare nel comprensorio qualora fosse attrezzato il porto di Schisò. Pieno di imbarcazioni anche il famoso campo boe che si trova a largo di Capo Taormina, che rappresenta una delle poche possibilità di attracco per quanti posseggono imbarcazioni di lusso. Insomma Taormina e il suo comprensorio, per tanti versi vive con il mare e continua ad essere poco attrezzata di servizi per il diportismo. Gran parte dei croceristi arriva direttamente con escursioni dai porti di Catania e Messina. Gli altri invece sbarcano nel molo di Schisò e poi effettuano la gita nei paesini sulla costa jonica, compreso il centro storico della Perla. Intanto, se quanto previsto dal calendario delle crociere diffuso da Asm sarà confermato, si guarda con particolare ottimismo ai flussi turistici, che garantirà questa importante fetta di mercato. Senza di loro il centro storico a Taormina sembra completamente vuoto. Lo confermano quanti si trovano costantemente nel "salotto buono" della Perla e ne percepiscono il movimento, che rappresenta una

sorta di termometro degli arrivi nel cuore della cittadina turistica.

MAURO ROMANO

LAVORI IN CORSO E PROGETTI DELINEATI DALL'AUTHORITY

Strategia espansiva per il porto di Augusta

Il commissario straordinario punta alla crescita dello scalo

AUGUSTA «Nulla dovrebbe ostacolare l'avvio dei lavori per il rilancio del porto di Augusta, e quindi investimenti e il miglioramento dei livelli occupazionali». È questo quello che dichiara il Commissario straordinario dell'**Autorità Portuale** di Augusta, Comandante di vascello Antonio Donato, a seguito del colloquio avuto nella sede dell'**Autorità** portuale megarese con il segretario della Filt Cgil, Vera Uccello.

Dopo aver adeguato l'area circostante il pontile Ro -Ro del porto commerciale per poterla rendere agibile al traffico passeggeri e gommato, è stata concessa alla società KB - Line l'**autorizzazione** a poter iniziare una nuova linea traghetto veloce di collegamento diretto Augusta -Malta, che si prevede possa partire a fine luglio 2016, effettuando trasporto oltre che di passeggeri di mezzi pesanti.

Nell'area esterna antistante alla sede dell'**Autorità** portuale è stata prevista la biglietteria, prevedendo di ampliare il servizio di collegamento verso altri porti quali Taranto, Salerno. Si sta procedendo alla realizzazione delle opere e dei gli appalti già in corso, compreso il progetto di collegamento del porto di Augusta con l'asse ferroviario per integrare il processo di intermodalità del trasporto merci e persone, di importanza strategica per lo sviluppo.

Il porto commerciale, rientrato adesso nel gruppo ristretto dei porti core, deve ora darsi uno slancio e fare i numeri, cioè dare i risultati che tutti ci aspettiamo. Attualmente le panchine del porto commerciale vengono sfruttate in una percentuale il 5 e il 10 per cento. Questi alcuni progetti in cantiere e su cui sta lavorando il commissario straordinario della Port **Authority** di Augusta, perseguendo una strategia operativa. Buoni propositi dunque - dichiara il segretario della Filt Cgil Vera Uccello - tante insomma le proposte in cantiere, positivi gli obiettivi che si intendono raggiungere per recuperare il tempo perduto. «Noi faremo la nostra parte, saremo vigili affinché l'**Autorità Portuale** Megarese abbia gli slanci giusti e utilizzi al meglio le potenzialità, creando sviluppo economico e occupazionale dell'intera area siciliana».

SEBASTIANO SALEMI

Dal 1° luglio i nuovi emendamenti Solas per le spedizioni marittime coinvolgeranno centinaia di aziende italiane



DHL Global Forwarding, come principale operatore di logistica, ha attivato gli adeguamenti operativi per rispettare la nuova normativa senza che si verifichino rallentamenti e potenziali perdite di migliaia di Euro per mancato imbarco e quindi mancata consegna

Milano, 1 luglio 2016 – Nel novembre 2014, l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato alcune modifiche obbligatorie alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (Safety of Life at Sea – SOLAS). Motivo principale del cambiamento è che non esiste attualmente alcuna regola o processo per garantire che il peso indicato per il carico dei container sia preciso, portando a enormi rischi per la forza lavoro, le navi, i terminal e le attrezzature. Pur essendo il mittente responsabile per il peso verificato, DHL Global Forwarding si è attivata per conformarsi alle nuove norme nei tempi stabiliti e supportare i propri clienti nell'adempimento di tale onere.

La convenzione SOLAS è una legge applicabile a livello globale e gli emendamenti diventeranno effettivi dal 1 luglio 2016. La conseguenza immediata per gli attori coinvolti è che, a partire da questa data, deve essere fornito al vettore la massa lorda verificata (VGM) per ogni contenitore. Inoltre, sarà responsabilità del mittente garantire che si tratti del peso esatto, e non di un peso 'stimato' e dunque approssimativo. Se non viene fornito alcun peso, la compagnia di navigazione non accetterà di caricare il contenitore sulla nave. Una stima approssimativa sul porto di Genova vede che sui 2000 container che giornalmente vengono spediti 1200 lasceranno il luogo di ritiro del mittente con la necessità di essere pesati e la VGM trasmessa al vettore marittimo prima che arrivino al porto. Nel caso in cui questo non avvenga l'imbarco rischia di essere perso. Considerando che una pesa ben organizzata riesce ad evadere la pesata di circa 400-450 container al giorno, l'impatto a livello nazionale è proporzionale.

Attualmente non esiste una procedura uniforme a livello globale, per questo l'implementazione sarà svolta in modo diverso a livello locale, secondo le normative vigenti in materia. È necessaria ampia cooperazione per sostenere la transizione da un quadro giuridico ad uno operativo, che avrà un alto impatto commerciale. DHL Global Forwarding, uno dei principali operatori di logistica a livello internazionale, è già attrezzata per rispondere alle nuove esigenze normative, lato vettori e lato mittenti, attraverso metodi di pesatura applicati internamente (gli spedizionieri nella maggior parte dei casi trasmetteranno il VGM al vettore per conto del mittente). Due sono i metodi approvati che vengono utilizzati: pesare il contenitore completo oppure pesare il carico e la tara del contenitore separatamente [Nel primo caso si potranno utilizzare strutture sia pubbliche sia private attrezzate con pesi omologate in grado di certificare il peso, nel secondo caso serve che l'azienda abbia una regolare e dimostrata Certificazione di Qualità ISO 9001, 28000 o essere operatore AEO.

- segue

“Non ci aspettiamo che la maggior parte delle aziende italiane sia già attrezzata per questa attività, il rischio che intravediamo è una congestione all’ingresso dei terminal portuali oltre che una lievitazione dei costi generali per la consegna del contenitore al porto di imbarco per la necessità di uno stop supplementare dell’automezzo alla stazione di pesata, i tempi di sosta necessari oltre che la pesata stessa. Come DHL Global Forwarding abbiamo già organizzato sessioni informative per circa 300 clienti per spiegare contenuti della norma e relativi rischi. Inoltre siamo stati invitati come relatore ed esperto sulla materia all’incontro con gli associati di Federchimica il 30 giugno a Milano” afferma Mario Zini, Country Manager di DHL Global Forwarding.

La Gazzetta Marittima

Cantiere Benetti e posti di lavoro: scoppia il feeling con il sindacato

Il carico di lavoro garantisce anni di pieno impegno e si parla di molte assunzioni, alla ricerca delle specializzazioni – Le grandi navi, il tema dei bacini e il “marina”

LIVORNO – Per sua antica abitudine, l'ingegner Vincenzo Poerio parla poco e non si vanta dei successi commerciali – davvero eccellenti – del cantiere Benetti che dirige. E anche questa volta, dopo un lungo incontro con i sindacati di fabbrica, ha lasciato che a parlare fossero loro, i sindacalisti. Con un quadro che ne è uscito, una volta tanto, di reciproca soddisfazione. “Benetti sta crescendo, le prospettive di lavoro sono tali che per almeno i prossimi quattro o cinque anni il cantiere sarà a pieno regime – hanno detto i sindacalisti dopo l'incontro – e i vertici dell'azienda si sono dimostrati molto collaborativi anche sul piano dei progetti di assunzioni”. Simone Puppo, sindacalista della Fiom-Cgil, nel riferire l'incontro alla stampa ha messo l'accento sulla necessità di “formare” forze di lavoro giovani anche nell'area livornese, in quanto ad oggi molte specializzazioni il cantiere deve andarselo a cercare altrove, a Viareggio o in area del mobile. Si è parlato di corsi di preparazione professionale e di riconversione, sui quali l'azienda è d'accordo. Mancano carpentieri, mancano saldatori specializzati, mancano mobiliere di fino. E si ipotizza per il prossimo futuro una crescita degli occupati, tra diretti e indiretti, di “centinaia di posti”. Alla base degli sviluppi del cantiere livornese c'è l'adeguamento della taglia delle costruzioni alle richieste di un mercato sempre più ricco e sofisticato. Mentre fino a qualche anno fa i Benetti più grandi raggiungevano i 50/60 metri, oggi sono in costruzione vere e proprie navi da diporto oltre i 100 metri, che cominceranno ad essere consegnate già dalla fine dell'anno prossimo. E dal marketing arrivano le conferme che il futuro sarà in quella direzione, con la crescita delle dimensioni e quindi con ulteriore lavoro. L'ultima consegna di un Benetti, quella del “Lionheart” pochi giorni fa, è stata significativa: 92 metri di lunghezza e una cerimonia nella quale l'armatore ha tessuto le lodi del cantiere. E siamo solo all'inizio del “gigantismo” livornese. Certo, non mancano i problemi. Il disgraziato incidente del bacino “Mediterraneo” ha costretto Vincenzo Poerio e i suoi ad andare a varare “Lionheart” a La Spezia, con i, ricorso a una (costosa) traversata in chiatte. Si sta lavorando, proprio da Benetti, per rimettere in galleggiamento il “Mediterraneo” ma probabilmente l'operazione non sarà conclusa prima dell'autunno. L'operazione di recupero dovrebbe anche sbloccare la gara per i bacini di carenaggio, anch'essi indispensabili per la crescita esponenziale del lavoro del cantiere Benetti. Nel frattempo è in corso la progettazione esecutiva del sospirato “marina” del Mediceo. L'Autorità portuale ha finalmente sbloccato la concessione, ma non tutto è risolto perché il Comune continua a dimostrarsi molto freddo (se non peggio) sull'iniziativa. Eppure il “marina” del Mediceo è fondamentale per un altro importante sviluppo dei posti di lavoro a Livorno, quelli del refitting e del rimessaggio invernale. Benetti spera che la lunga attesa sia finita e che una volta presentato il progetto si possa (e si debba) correre. e con Benetti lo spera anche tutta quella parte della città che valuta i fatti al di là delle chiacchiere e delle polemiche.

A.F.

Informazioni Marittime

MUSEO E REAL BOSCO DI CAPODIMONTE APRONO LE PORTE AGLI OSPITI DELLE NAVI COSTA CROCIERE



Una innovativa collaborazione tra la compagnia italiana e il Museo e Real Bosco di Capodimonte di Napoli per promuovere e valorizzare uno dei più importanti patrimoni artistici, culturali e botanici del nostro Paese. Partono oggi due nuove escursioni organizzate che ogni settimana porteranno i crocieristi Costa a visitare il Museo e il Bosco: sino a fine 2017 previsti circa 80 scali di navi Costa a Napoli, per un totale di 210.000 crocieristi di diverse nazionalità in transito.

Napoli, 1 luglio 2016 – E' stata presentato oggi un innovativo progetto di collaborazione che per la prima volta vedrà il Museo e il Real Bosco di Capodimonte e Costa Crociere insieme per la promozione e valorizzazione dell'eccezionale patrimonio artistico, culturale e botanico del sito di Napoli.

L'obiettivo è quello di incrementare il numero di visitatori internazionali del Museo e del Bosco attraverso due nuove escursioni organizzate, "I tesori di Napoli: Capodimonte e il tesoro di San Gennaro" e "Pedalando nel Real Bosco di Capodimonte", che daranno la possibilità ai crocieristi, in arrivo ogni settimana a Napoli a bordo delle navi Costa, di scoprire e apprezzare capolavori unici ma relativamente poco conosciuti: il Museo presenta infatti una delle più preziose e complete collezioni d'arte del nostro Paese, che va dal Duecento all'arte contemporanea, mentre il Bosco, patrimonio Unesco per l'incredibile varietà di specie botaniche di tutto il mondo, è riconosciuto come uno dei parchi più belli e grandi d'Italia.

Le prime due escursioni sono arrivate oggi, con ospiti di diverse nazionalità provenienti dalla nave Costa Fascinosa, che ha fatto scalo alla Stazione Marittima di Napoli nel corso del suo itinerario di una settimana nel Mediterraneo occidentale. I tour guidati al Museo e Real Bosco di Capodimonte saranno disponibili su tutte le navi Costa in arrivo a Napoli: in totale, sino a fine 2017, saranno 5 navi – oltre a Costa Fascinosa anche Costa neoClassica, Costa Mediterranea, Costa Luminosa e Costa Deliziosa – che effettueranno circa 80 scali, con una previsione di 210.000 crocieristi in transito, in prevalenza italiani, spagnoli, tedeschi, austriaci e francesi, ai quali sarà offerta la possibilità di visitare i tesori di Capodimonte.

Sylvain Bellenger, Direttore del Museo e Real Bosco di Capodimonte ha dichiarato: "Il Museo di Capodimonte è la seconda pinacoteca d'Italia sicuramente tra le prime 10 d'Europa. Il nostro obiettivo è di porre il pubblico, italiano e straniero, e la didattica al centro del nostro progetto perché qui è possibile compiere un viaggio nella storia dell'arte a 360 gradi. Capodimonte, con il suo Parco, che si estende su 140 ettari, deve essere sempre più un luogo in cui poter passare un'intera giornata tra le bellezze artistiche e naturali che saranno messe in dialogo costante. Questo accordo è una tappa significativa del percorso che abbiamo intrapreso e sono grato a Costa che ha capito e sostenuto il nostro intento".

"Con questa nuova iniziativa Costa Crociere vuole dare il suo sostegno all'ambizioso obiettivo del Ministero dei Beni Culturali e del direttore Sylvain Bellenger di riscoperta dell'eccezionale sito di Capodimonte" – ha commentato Carlo Schiavon, Direttore Commerciale e Marketing Italia di Costa Crociere – "Le due nuove escursioni organizzate daranno un contributo importante in questo senso, perché si rivolgeranno a decine di migliaia di turisti di tante nazionalità diverse in arrivo con le nostre navi a Napoli. Attraverso quest'importante collaborazione, Costa Crociere conferma ancora una volta la sua missione di ambasciatore del meglio dell'Italia nel mondo, facendo scoprire le eccellenze del nostro Paese sia a bordo delle sue navi che durante le soste nelle città italiane".

I due nuovi tour verranno promossi a bordo attraverso un video che spiegherà l'eccezionale valore del sito di Capodimonte, e attraverso tutti i principali canali di comunicazione della compagnia, comprese le agenzie di viaggio partner di Costa.

- segue

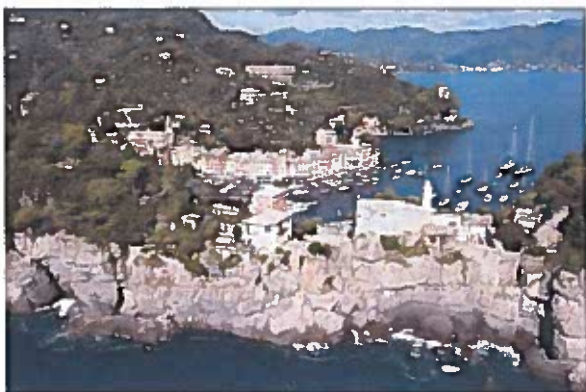
Il tour *"I tesori di Napoli: Capodimonte e il tesoro di San Gennaro"* condurrà gli ospiti attraverso lo straordinario patrimonio storico artistico del museo reale: dai celebri capolavori di arte medievale e moderna, tra i quali Simone Martini, Masaccio, Raffaello, Michelangelo, Tiziano, Caravaggio, Ribera e Luca Giordano, alle sale dell'Appartamento reale, dove è possibile rivivere l'atmosfera della reggia borbonica e apprezzare i pregevoli esempi delle manifatture di porcellana che hanno reso celebre il nome della reggia in tutto il mondo. A seguire, gli ospiti saranno accompagnati nella visita del Tesoro del Museo di San Gennaro, che ripercorre la storia della cultura manifatturiera orafa e argentiera napoletana compresa tra il XIV e XX secolo.

Il tour *"Pedalando nel Real Bosco di Capodimonte"*, un itinerario perfettamente in linea con l'attenzione che da sempre Costa Crociere rivolge alla natura e all'ambiente, vedrà il coinvolgimento di guide specializzate che condurranno gli ospiti in bicicletta lungo un percorso di circa nove chilometri all'interno del Real Bosco di Capodimonte. La passeggiata proseguirà all'interno del Giardino dei Principi, una delle principali Delizie del Real Sito, e del Giardino Torre, raro esempio di museologia viva.

Al termine di entrambe le escursioni, gli ospiti potranno continuare il loro viaggio alla scoperta della cultura enogastronomica partenopea, grazie ad una piacevole degustazione di prelibatezze mediterranee tipiche della cucina campana.

Turismo: tornano le navi da crociera vicine a Portofino

Il borgo vip aveva perso sbarchi a causa del decreto Salva Coste



(ANSA) - PORTOFINO (GENOVA), 2 LUG - Da lunedì prossimo navi da crociera più vicine a Portofino grazie all'entrata in vigore della nuova ordinanza dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Santa Margherita Ligure che prevede l'avvicinamento alla costa del punto di fonda delle navi facilitando lo sbarco di turisti.

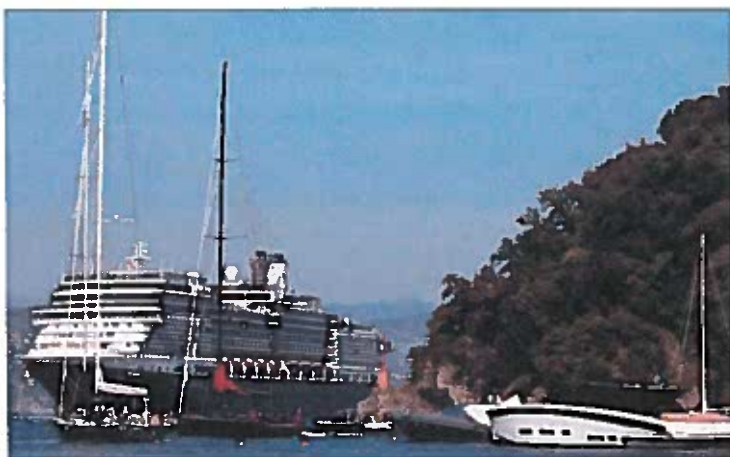
Si chiude così un iter iniziato dopo che il decreto Salva Coste Passera-Clini, emanato dopo il naufragio di Costa Crociere all'isola del Giglio, aveva allontanato da tutte le coste le navi passeggeri penalizzando posti come Portofino che si erano visti annullare quasi la metà degli sbarchi stagionali proprio a causa della lontananza del punto di fonda dalla costa.

Tra le misure introdotte dall'ordinanza, oltre alla creazione di un sistema di rotte obbligate per l'avvicinamento o l'allontanamento dalla rada, l'installazione di due nuovi segnalementi marittimi studiati per evidenziare i limiti della zona di ancoraggio e dotati di trasmettitori di posizione sul sistema navale Ais. (ANSA).

The Medi Telegraph

Portofino, navi da crociera più vicine con il nuovo punto di fonda

Genova - Il percorso è segnalato da due speciali corpi galleggianti, detti "mede", uno dei quali contiene pure una stazione meteo per misurare vento e onde.



Genova - **Entra in vigore lunedì, 4 luglio, in tempo per accogliere le due navi previste in giornata, il nuovo punto di fonda per le crociere, al largo di Portofino.** Nel rispetto delle disposizioni del "decreto rotte" e dell'ambiente dell'Area Marina Protetta, l'ordinanza 138/2015 dell'ufficio circondariale marittimo avvicina il punto di fonda alla costa, «limitando il percorso dei tender e quindi aumentandone la sicurezza», come sottolinea il tenente di vascello Elisa Petrosino, comandante dell'Ufficio, nel darne notizia. Il percorso è segnalato da due speciali corpi galleggianti, detti "mede", uno dei quali contiene pure una stazione meteo per misurare vento e onde.

Il Marocco mette i porti in vetrina / IL CASO

Genova - Rabat quota in Borsa il 40% del terminalista di Stato. Raccolti 180 milioni. Il Paese già nel mirino di operatori stranieri, Contship e Maersk in prima linea.



Genova - **Il Marocco apre lo sviluppo del proprio sistema portuale ai privati, imitando il modello seguito dai principali scali dell'Occidente.** Il governo di Rabat ha infatti dato il via ad una parziale privatizzazione del più importante gruppo terminalistico nazionale, **Marsa Maroc**, avviando un'offerta pubblica iniziale per quotare alla Borsa di Casablanca il 40% del capitale azionario della società pubblica. L'operazione, la cui prima fase si è conclusa nei giorni scorsi, **ha fruttato circa 180 milioni di euro** e potrebbe avere importanti conseguenze per l'intero sistema logistico nazionale, a partire dal porto di Tangeri, dove già operano due colossi del mondo delle banchine come Contship Italia e Apm Terminals.

I fondi raccolti serviranno infatti per potenziare le strutture già operative del gruppo terminalistico ma allo stesso tempo per dare un primo finanziamento al progetto di sviluppo di nuove strutture portuali che il Paese africano ha programmato da qui al 2030, con la creazione di cinque nuovi scali che avranno come obiettivo quello di incrementare sensibilmente il volume delle merci e, spera il governo di Rabat, anche dei passeggeri, specialmente crocieristi. **Al momento il gruppo Marsa Maroc è presente dieci porti marocchini** (Agadir, Casablanca, Dakhla, Hoceima, Jorf Lasfar, Laâyoune, Mohammedia, Nador, Safi e Tanger Med I e II), sia per quanto riguarda la gestione contenitori che quella di altri prodotti, che vanno dalle rinfuse solide a quelle liquide.

- segue

L'Ipo lanciata attraverso la vendita di azioni della società Marsa Maroc, secondo gli analisti internazionali, rappresenta inoltre una continuità nelle scelte di politica economica portate avanti ormai da alcuni anni dal governo marocchino, che sta sempre più favorendo lo sviluppo di investitori privati in diversi settori del proprio comparto produttivo, con l'obiettivo di accelerare il processo di industrializzazione del Paese. Il gruppo terminalistico, che oggi conta duemila dipendenti, **lo scorso anno ha registrato ricavi per circa 200 milioni di euro**, di cui il 91% generati da attività in banchina e il restante 9% da altri servizi: rimorchio, pilotaggio e ormeggio.

Oggi il Marocco deve gran parte del proprio potenziale allo sviluppo delle infrastrutture dedicate ai trasporti e in particolar modo a quelle marittime visto che il 25% degli investimenti nel Paese nordafricano è dedicato proprio ai porti e alle attività via mare. Tra gli scali nazionali che il governo di Rabat ha intenzione di potenziare, grazie anche a investimenti di gruppi privati, c'è Casablanca, che potrà contare su fondi per 350 milioni di euro da utilizzare fino al 2020. **Ma non c'è solamente la capitale economica del Paese.** L'altro porto che il Marocco ha intenzione di consolidare è quello di Nador, situato a dieci chilometri di distanza da Melilla, nel bacino del Mediterraneo. Non è tutto: un nuovo terminal container con una capacità annuale di 5 milioni di teu sarà realizzato da Apm Terminals nell'area portuale "Tanger Med 2". La concessione trentennale è stata assegnata lo scorso aprile all'operatore che fa parte del gruppo A. P. Møller-Maersk.

L'automatizzazione nel porto di Los Angeles /

SPECIALE

Los Angeles - Al terminal TraPac LLC, affiliato a Mitsui O.S.K. Lines, 27 grandi robot rossi movimentano i container.



Los Angeles - Anche il terminal TraPac del porto di Los Angeles, ha introdotto da mesi grandi macchine automatiche per la movimentazione dei container. In realtà, i porti statunitensi sono piuttosto lenti – rispetto, per esempio, ad alcuni importanti porti europei - a introdurre l'automazione, per via di problemi con le maestranze, ma **le previsioni riguardanti il massiccio aumento del traffico di merci a seguito dell'entrata in vigore del Trans-Pacific Partnership (TPP) Agreement** hanno motivato le autorità portuali a rinnovare le strutture e le operazioni. Los Angeles TraPac è uno dei terminal più importanti degli Stati Uniti, ed è uno dei quattro statunitensi che si stiano automatizzando.

Il TraPac LA è oggi dotato di alcune gru di impilaggio automatizzate (non tutte le stacking crane sono automatizzate al TraPac) che sono state integrate con gli straddle carrier, i carrelli automatizzati (10 gru di impilaggio integrate con 17 straddle carrier automatizzati). I container sono movimentati dalle macchine automatiche, fino al posizionamento sui camion per l'uscita dal terminal. Sulle gru di impilaggio sono collocate videocamere che rimandano al TLS (Terminal Logistics System), per la guida manuale del posizionamento del container, nell'ultimissima fase. L'operatore alla consolle riesce a posizionare un container in meno di un minuto.

[L'ARTICOLO COMPLETO E' DISPONIBILE SU TTM-TECNOLOGIE TRASPORTI MARE](#)

Petroliera iraniana nel Baltico, a bordo due milioni di barili di greggio

Teheran - Il governo di Teheran si mostra sempre più dinamico ed ambizioso nell'esportazione petrolifera e nella ricerca di nuovi mercati.



Teheran - Si mostra sempre più dinamico ed ambizioso l'Iran nell'esportazione petrolifera e nella ricerca di nuovi mercati. **Per la prima volta nell'era post-sanzioni una nave Vlcc (Atlantis Very Large Crude Carrier) è partita il 27 giugno scorso dall'isola di Kharg alla volta del Mar Baltico, esattamente per il porto polacco di Danzica.** L'operazione sarà molto complessa dato che la Vlcc non può attraccare a Danzica ed il petrolio verrà portato sulla terraferma attraverso un'altra nave. Non è chiaro se il petrolio sia stato acquistato da una raffineria polacca, che potrebbe essere la Pkn Orlen o la Grupa Lotos, o se verrà trasferito in Germania attraverso l'oleodotto che la collega proprio al porto di Gdansk. Qualunque sia l'ultima destinazione, è un colpo di scena nella battaglia tra Iran, **Arabia Saudita e Russia** nel mercato internazionale del greggio che vede, Teheran raggiunge per la prima volta un punto così remoto dell'Europa.

La contestata decisione della Capitaneria di porto di Messina

Treni senza passeggeri sulla nave Il Comune tenta la mediazione

Stamani vertice con i dirigenti delle Ferrovie dello Stato sulle condizioni di sicurezza dei traghetti nello Stretto

Tiene ancora banco il divieto di rimanere nelle carrozze ferroviarie durante la navigazione nello Stretto di Messina. La disposizione della Capitaneria di porto è adottata da Rfi che obbliga i passeggeri ad accomodarsi sul ponte dei traghetti del Gruppo Ferrovie dello Stato, è ancora in vigore, anche se in seguito all'incontro di stamani, di cui si è fatto promotore Palazzo Zanca, potrebbe essere ufficializzato il dietrofront. Di fronte al vespaio di polemiche suscitate dalla decisione, si è cercato di mettere una pezza escludendo dal provvedimento soltanto la più moderna delle imbarcazioni in servizio tra la sponda sicula e quella calabra, ossia la nave Messina. Come spiegato dal sindacalista dell'Orsa Michele Barresi, tale contentino è stato concesso dopo una recente ispezione sempre da parte della Capitaneria di porto, che non ha ravvisato particolari problemi. «Al momento i dieci treni in transito dalla città dello Stretto vengono fatti imbarcare sul Messina per ovviare al problema afferma Barresi. Ma basta un ritardo o un intoppo perché sia necessario utilizzare i traghetti Villa, Logudoro o Scilla». Proprio un controllo di routine in quest'ultima unità in forza a Rfi ha indotto i vertici della Capitaneria di porto a emanare la tanto contestata ordinanza.

Un successivo tavolo tecnico, concluso con l'autorizzazione a un solo traghetto, ha reso meno rovente lo scontro. Sul piede di guerra restano comunque i viaggiatori, soprattutto quanti, in piena notte, sono costretti ad abbandonare i vagoni. I maggiori disagi li affrontano i disabili, per i quali non è previsto alcun servizio di assistenza a bordo. Ecco perché sullo spinoso tema sono intervenuti pesantemente l'assessore comunale Sebastiano Pino (profondo conoscitore della questione ed esperto del settore in quanto ex comandante) e il fronte sindacale messinese. Il rappresentante della Giunta Accorinti ha definito incomprensibile che «un servizio di traghettamento di treni passeggeri che va avanti da 114 anni e 11 mesi, venga oggi rimesso in discussione senza che sia intervenuta una nuova normativa in materia di sicurezza della navigazione». Un nuovo capitolo dell'incredibile storia potrebbe essere scritto oggi, al termine del confronto tra Capitaneria di porto, Rfi e Comune di Messina.