

# Informazioni Marittime

---

## A Ravenna il primo deposito costiero di LNG



Il primo deposito costiero di gas naturale liquefatto (LNG) in Italia sarà realizzato nel porto di Ravenna. Il ministero dello Sviluppo Economico ha dato il via libera al progetto per la realizzazione di una struttura dentro lo scalo romagnolo. Costerà circa 80 milioni di euro, il cantiere partirà in primavera e richiederà quasi tre anni di lavori. Lo annuncia il gruppo Pir che, in partnership con Edison, lo realizzerà. «Il deposito dello scalo adriatico sarà il primo in Italia a entrare in attività in vista della direttiva europea che dal 2020 obbliga l'uso di carburanti a basso contenuto di zolfo», afferma Pir in una nota. Il primo porto a lanciare una manifestazione d'interesse per un deposito di gas costiero di LNG è stato il porto di Napoli, un paio di settimane fa.

### La struttura

La gestione richiederà tra i 30 e i 40 impiegati. Avrà una superficie di 23 mila metri quadri e si insedierà vicino lo stabilimento di Bunge e la centrale Enel. I serbatoi saranno due e avranno una capienza ciascuna di 10 mila metri quadri. Le navi dovranno essere comprese su una taglia di 1 mila/4 mila metri cubi. Per il funzionamento del centro di stoccaggio c'è bisogno di una filiera composta da deposito, autocisterne, navi gasiere, bettoline e bracci di carico.

**I commenti** «La procedura autorizzativa – continua la nota - è stata molto rapida e ha richiesto un anno di passaggi amministrativi e tecnici che hanno interessato Comune di Ravenna, Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico centro settentrionale, Regione ER, organismi tecnici regionali, ministeri dell'Ambiente e dello Sviluppo Economico». «Abbiamo sempre interloquito con gli enti pubblici, le autorità tecniche e la popolazione dell'area interessata al deposito di GNL, concludendo un percorso all'insegna della trasparenza e dell'efficienza», ha aggiunto il direttore generale e amministratore delegato di Pir, Guido Ottolenghi. «Il nostro sarà il primo porto italiano a essere dotato di un'infrastruttura per rifornire le navi in linea con il dettato dell'Unione Europea. Un valore aggiunto che certamente contribuirà alla crescita dei traffici, oltre a essere un moderno servizio che Ravenna metterà a disposizione della navigazione internazionale», conclude Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico centro settentrionale.

# L'Informatore Navale

L'Interporto Vespucci chiude l'anno con numeri in crescita: 650 mila transiti totali e 424 treni nel 2017. Movimentate 6 milioni di tonnellate di merce



Livorno, 14 febbraio 2018 – Un 2017 positivo con segnali di crescita sia in termini di risultati che di volumi di affari. I numeri relativi ai traffici relativi all'anno che si è appena concluso confermano la buona salute dell'Interporto Vespucci: nel 2017 il numero di transiti totali presso i varchi interportuali è stato di 650.000 autotreni rispetto ai 605 mila del 2016, con un incremento pari a circa il 7% del flusso logistico. In totale sono state movimentate 6 milioni di tonnellate di merce di varia natura.

Si nota inoltre un incremento del traffico ferroviario. Nel 2017 sono arrivati e partiti dal Interporto 424 treni, con un aumento generale del 19,8% rispetto all'anno precedente.

[cliccare per ingrandire](#)



Il Polo di Guasticce sta diventando sempre di più un hub strategico per il Sistema Portuale del mar Tirreno Settentrionale. Ad oggi sono insediate presso l'interporto 57 imprese che generano un fatturato complessivo annuo di circa 326 milioni di euro con un'occupazione diretta di 536 addetti a cui si aggiunge un indotto di c.ca 693 addetti.

## Il nuovo regolamento di accesso al porto di Livorno, porterà nuovi traffici nel 2018

Nuovo regolamento di accesso in porto a Livorno per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle maxi navi portacontainer da 9mila TEUS. I Lavori di escavo e dragaggio del canale di accesso portano i fondali a -13.

di Lucia Nappi

**LIVORNO** - *“Gli interventi di escavo e dragaggio dei fondali dell'imboccatura e del canale di accesso al porto di Livorno hanno portato conseguenze e riflessi sulla navigabilità tanto che si è reso necessario e possibile il cambiamento del regolamento di accesso al porto”*. Lo spiega l'ammiraglio Giuseppe Tarzia, comandante della Capitaneria di porto di Livorno e direttore marittimo della Toscana, durante la conferenza stampa per l'annuncio della nuova regolamentazione del traffico mercantile nel porto di Livorno che detta le condizioni per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle maxi navi portacontainer.

Presenti alla conferenza stampa, svolta in Capitaneria di porto, il presidente dell'Autorità di Sistema, Stefano Corsini, che è intervenuto spiegando nel dettaglio gli interventi e, tutti i maggiori rappresentanti del cluster marittimo livornese.

### Il superamento dei limiti

L'ammiraglio ha parlato degli interventi migliorativi apportati, necessari al superamento dei limiti oggettivi del porto e dei risultati ottenuti: *“fondali omogenei a -15 metri all'imboccatura e -13 metri nel canale di accesso ed una ampiezza fino a 90 metri”, ha confrontato le nuove condizioni con le precedenti, i limiti del pescaggio aumentati da 50 cm fino a 1 metro”*.

**Lavori e dragaggi finalizzati al consolidamento e all'incremento dei traffici delle navi più grandi** che potrebbero portare attorno a 110mila TEUS in più nel 2018, certo non stiamo parlando delle navi di ultima generazione da 20mila TEUS, ma di quelle fino a 9mila TEUS e 48 metri di larghezza.

*“Il canale di accesso è la nostra via della seta”, ha sottolineato Tarzia, “attraverso questo nel 2017 hanno transitato, in entrata e uscita, 4360 navi rispetto alle 7mila totali che hanno scalato Livorno. Quindi per il quantitativo di merci imbarcate e sbarcate, il numero di imprese e di maestranze impiegate, questo canale è un elemento fondamentale per il consolidamento e lo sviluppo dei traffici”*.

Il porto di Livorno nato prima del fenomeno del gigantismo navale, risente dei limiti strutturali come la mancanza di fondali e di pescaggio, da qui la difficoltà dei mesi scorsi in seguito all'avvio della nuova linea MSC per il Sud America, operata con navi di dimensioni fino a quel momento mai entrate a Livorno.

Il 6 novembre scorso faceva infatti ingresso nello scalo, la prima nave da 9mila TEUS (300 metri di lunghezza e 48 metri di larghezza) la MSC Vita. Un ingresso particolarmente complesso che comportò, in tutta fretta, la modifica dell'ordinanza di accesso al porto fino a quel momento non consentito ai vettori al di sopra dei 40 metri di larghezza.

## - segue

---

### **L'incidenza del vento**

Grazie ai lavori effettuati, oggi si è passati da una accessibilità con vento non superiore ai 10 nodi, al raddoppio dei fattori di incidenza del vento fino a 15/20 nodi. Questo sta a significare che sono raddoppiate le possibilità per le navi di entrare in porto, anche con condizioni meteo avverse. Quindi adesso in giornate di forte vento, a differenza di quanto si è verificato nei mesi scorsi, le navi non salteranno più lo scalo, oppure non rimarranno in rada in attesa che migliori il meteo.

**Vincolo degli orari:** Sono stati rimossi i vincoli degli orari per l'accesso e l'uscita al Canale industriale che impediva alle navi di 200 m di uscire di notte.

**Il lavoro di rimorchio:** I rimorchiatori, in questo mix di condizioni mutate, possono lavorare meglio perché la presa e il rilascio della nave può avvenire all'interno delle dighe del porto e non all'esterno come era in precedenza.

### **Il mantenimento dei fondali**

Certo è che parlando di fondali marini, non è possibile pensare che questi, una volta dragati, non debbano essere monitorati. Questo ruolo sarà dell'Autorità di Sistema portuale che, con rapporti quadrimestrali, terrà sotto controllo le condizioni di agibilità.

A Livorno sono molteplici i fattori di insabbiamento dei fondali, non solo nel canale di accesso al porto, ma anche in Darsena Toscana dove il pescaggio è messo a repentaglio dal vicino canale dei Navicelli e dall'annoso problema dell'apertura e chiusura delle porte Vinciane, fenomeno che dovrebbe arrivare a conclusione a breve.

### **Chi ha finanziato i lavori dell'escavo e del dragaggio dei fondali?**

Lo abbiamo chiesto al presidente Corsini, a margine della conferenza stampa. Si è trattato di un finanziamento pubblico-privato, insieme all'Autorità di Sistema sono intervenuti i privati maggiormente interessati a ricevere le maxi navi in banchina, pertanto sia la società che gestisce il Terminal Darsena Toscana, ma soprattutto ad avere allargato i cordoni della borsa è stata la società Terminalista Lorenzini, partecipata al 33%, dal dicembre 2016, dal gruppo MSC.

Il Terminal Lorenzini infatti gestisce la linea MSC per il Sud America delle maxi navi dell'armatore Aponte.

Livorno quindi con il nuovo regolamento e con l'escavo dei fondali sta dimostrando di essere in grado di affrontare le nuove sfide imposte dalla concorrenza globale, nell'attesa che parta il grande progetto della Darsena Europa.

## Porti: crescono treni e autotreni interporto Vespucci Livorno

Nel 2017 +7% del flusso logistico rispetto al 2016



Un 2017 positivo con segnali di crescita sia in termini di risultati che di volumi di affari per l'interporto Vespucci di Livorno. Nel 2017 il numero di transiti totali ai varchi interportuali è salito infatti a 650 mila autotreni rispetto ai 605 mila del 2016, con un incremento pari a circa il 7% del flusso logistico. In totale sono state movimentate 6 milioni di tonnellate di merce di varia natura.

Si rileva inoltre anche un incremento del traffico ferroviario. Nel 2017 sono infatti arrivati e partiti dall'interporto 424 treni, con un aumento generale del 19,8% rispetto all'anno precedente. Il Polo di Guasticce dunque sta diventando sempre di più un hub strategico per il sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale. Ad oggi sono insediate all'interporto 57 imprese che generano un fatturato complessivo annuo di circa 326 milioni di euro con un'occupazione diretta di 536 addetti a cui si aggiunge un indotto di circa 693 addetti.

## Porto di Livorno: microtunnel pronto entro l'estate

Corsini: grazie al lavoro di squadra raggiunti risultati straordinari



LIVORNO – Microtunnel: avanti tutta. Inizieranno domattina i lavori di realizzazione dei tre pozzi di emungimento all'interno del pozzo di recupero alla calata del Magnale. A dichiararlo il presidente Stefano Corsini, durante una conferenza stampa organizzata dalla Capitaneria di porto per presentare le novità che saranno oggetto di un'ordinanza che detta le nuove condizioni per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle grandi navi portacontainer e car carrier in darsena Toscana e nel canale Industriale. Non si tratta di uno step secondario: i pozzi di emungimento servono a tenere basso il livello della falda acquifera e ad impedire, quindi, che il pozzo di recupero, quello realizzato, per l'appunto, lungo la calata del Magnale, subisca allagamenti imprevisti. Se dovesse essere rispettato il tabellino di marcia, il microtunnel potrebbe essere realizzato entro l'estate. A partire da quel momento spetterà all'Eni occuparsi dello spostamento di quelle tubazioni che oggi costeggiano le due sponde del canale di accesso in porto limitandone la sezione navigabile. Una volta spostato il fascio tubiero, i tecnici dell'AdSp resecheranno la seconda parte della sponda della strettoia lato Torre del Marzocco, banchinandola e arretrandola di 30 metri.

Intanto Capitaneria di porto e AdSp stanno cominciando a raccogliere i frutti di un lavoro di squadra che sta già consentendo allo scalo labronico di essere ancora più competitivo. Stando infatti ai dati presentati dal contrammiraglio Giuseppe Tarzia, il dragaggio dell'imboccatura Sud, già ultimato, e il prossimo completamento dei lavori di allargamento provvisorio del canale di accesso alla darsena Toscana (che a breve avrà una larghezza di 90 metri alla profondità di 13), consentiranno al porto di movimentare potenzialmente sino a 110mila teu in più rispetto allo scorso anno.

E ciò verrà reso possibile grazie alle disposizioni che la Capitaneria si appresta ad emanare, con le quali verranno ritoccati al rialzo gli attuali limiti di pescaggio per tutte le classi di navi, anche per quelle con oltre 300 metri di lunghezza e 48 di larghezza.

La nuova regolamentazione aumenterà anche la tolleranza massima dell'incidenza del vento sull'ingresso e l'uscita delle navi (fino a venti nodi), e aumenterà le possibilità di uscita notturna per molte classi di navi, e anche per le car carriers fino a 200 metri di lunghezza, che potranno uscire dal porto di notte senza problemi.

Tutto questo, per Corsini, è il risultato di una collaborazione strategica tra Istituzioni, operatori e servizi tecnico nautici. «Grazie a questo lavoro di squadra – ha detto – sono stati raggiunti risultati straordinari che permettono a questo porto di trarre maggiore serenità gli anni che ci separano dalla realizzazione della piattaforma Europa».

Il porto, insomma, è vivo, ed è già sulla mappa dei grandi player, come dimostra la presenza stamani alla conferenza stampa del comandante Lucio Vaccaro, responsabile per Msc della linea per il Nord e Sud America.

## Livorno, Corsini: "Avanti con i lavori, il Microtunnel sarà pronto entro l'estate"

**L'intervento del presidente dell'Adsp durante una conferenza stampa organizzata dalla Capitaneria di porto - "Il Microtunnel sarà pronto entro l'estate - Grazie a lavoro di squadra raggiunti risultati straordinari.**

**LIVORNO** - Microtunnel: avanti tutta. Inizieranno domattina i lavori di realizzazione dei tre pozzi di emungimento all'interno del pozzo di recupero presso la calata del Magnale. A dichiararlo il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Stefano Corsini, durante una conferenza stampa organizzata dalla Capitaneria di Porto per presentare le novità che saranno oggetto di un'ordinanza che detta le nuove condizioni per l'ingresso, l'uscita e la manovra delle grandi navi portacontainer e car carrier in Darsena Toscana e nel Canale Industriale.

*Lo rende noto l'Autorità di Sistema portuale di Livorno e Piombino: Non si tratta di uno step secondario: i pozzi di emungimento servono a tenere basso il livello della falda acquifera e ad impedire, quindi, che il pozzo di recupero, quello realizzato, per l'appunto, lungo la Calata del Magnale, subisca allagamenti imprevisti. Se dovesse essere rispettato il tabellino di marcia, il Microtunnel potrebbe essere realizzato entro l'estate. A partire da quel momento spetterà all'Eni occuparsi dello spostamento di quelle tubazioni che oggi costeggiano le due sponde del canale di accesso in porto limitandone la sezione navigabile. Una volta spostato il fascio tubiero, i tecnici dell'Adsp resecheranno la seconda parte della sponda della strettoia lato Torre del Marzocco, banchinando e arretrandola di 30 metri.*

*Perintanto Capitaneria di Porto e Adsp stanno cominciando a raccogliere i frutti di un lavoro di squadra che sta già consentendo allo scalo labronico di essere ancora più competitivo. Stando infatti ai dati presentati stamani dal comandante della Capitaneria di Porto, Giuseppe Tarzia, il dragaggio dell'imboccatura Sud, già ultimato, e il prossimo completamento dei lavori di allargamento provvisorio del canale di accesso alla Darsena Toscana (che a breve avrà una larghezza di 90 metri alla profondità di 13), consentiranno al porto di movimentare potenzialmente sino a 110mila Teus in più rispetto al 2017.*

*E ciò verrà reso possibile grazie alle disposizioni che la Capitaneria di Porto si appresta ad emanare, con le quali verranno ritoccati al rialzo gli attuali limiti di pescaggio per tutte le classi di navi, anche per quelle con oltre 300 metri di lunghezza e 48 di larghezza.*

*La nuova regolamentazione aumenterà anche la tolleranza massima dell'incidenza del vento sull'ingresso e l'uscita delle navi (fino a venti nodi), e aumenterà le possibilità di uscita notturna per molte classi di navi, e anche per le car carriers fino a 200 metri di lunghezza, che potranno uscire dal porto di notte senza problemi.*

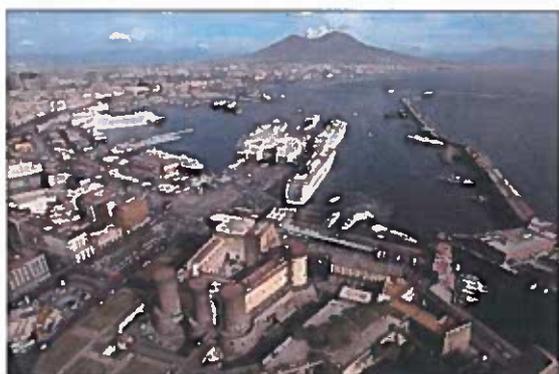
*Tutto questo, per Corsini, è il risultato di una collaborazione strategica tra le Istituzioni, Operatori e servizi tecnico nautici. "Grazie a questo lavoro di squadra – ha detto – sono stati raggiunti risultati straordinari che permettono a questo porto di traguardare con maggiore serenità gli anni che ci separano dalla realizzazione della Piattaforma Europa".*

*Il porto, insomma, è vivo, ed è già sulla mappa dei grandi player, come dimostra la presenza stamani alla conferenza stampa del comandante Lucio Vaccaro, responsabile per MSC della linea per il Nord e Sud America.*

## Napoli: tre giorni di visite dei Destination Manager delle maggiori compagnie da crociera

(NAPOLI) – 15 FEB – Per tre giorni visiteranno alcuni tra i luoghi più suggestivi e interessanti di Napoli e di Caserta: dalle stazioni d'arte della Metropolitana, alla Certosa di San Martino, alle chiese del centro storico, alla Reggia Vanvitelliana.

Ospiti dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, della società "Terminal Napoli", dell'Assessorato alla Cultura e al Turismo del Comune, in collaborazione con l'associazione Guide Turistiche della Regione Campania e con la Commissione Cultura e Turismo della città metropolitana, tre Destination Manager delle compagnie da crociera, AIDA Cruise, Virgin Cruise Line, Silversea, valuteranno nuovi itinerari turistici da proporre per la stagione crocieristica del 2019.



“E' una novità di estrema rilevanza per il nostro scalo – ha commentato il Presidente Pietro Spirito – perchè siamo riusciti, grazie all'intesa istituzionale e alla collaborazione della società che gestisce la Stazione Marittima, a ospitare alcuni importanti "Destination Manager" delle principali compagnie armatoriali crocieristiche. Il nostro obiettivo è promuovere nuovi percorsi turistici e accrescere così il numero di croceristi che visiteranno Napoli e Caserta. Questo ha un valore economico per le ricadute che avrà sulle strutture di Napoli e un valore culturale per la possibilità che offrirà ai croceristi, non solo di vedere dalla nave la città, ma soprattutto di visitarla nella sua variegata realtà.”

Il programma prevede, per il primo giorno, passeggiate nel centro storico, visita ai Campi Flegrei; nella seconda giornata, percorso delle metropolitane dell'arte, Certosa di San Martino, Reggia di Caserta; nella terza e ultima giornata visita a Palazzo Reale, Castel dell'Ovo, Maschio Angioino, Teatro San Carlo.

Nel programma sono state anche inserite visite gastronomiche.

“La cultura di Napoli non può prescindere- ha osservato l'Assessore alla Cultura e al Turismo del Comune, Nino Daniele- dalla sua cucina e dalla qualità raggiunta da alcuni ristoratori. Il nostro intento è, infatti, offrire ai Direttori delle compagnie da crociera le tante suggestioni della nostra città”

## Cena Mediterranea “con vista” per la Naples Shipping Week 2018



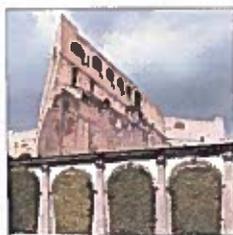
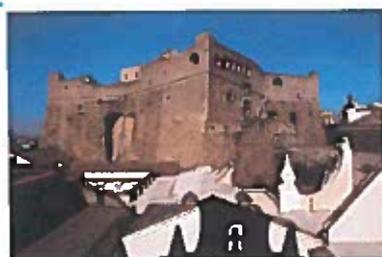
Napoli, 14 febbraio 2018 - Sarà Castel S'Elmo, il complesso monumentale che domina la città di Napoli dal punto più alto della collina del Vomero, ad accogliere venerdì 28 settembre, la grande CENA MEDITERRANEA, evento di punta della III edizione della NAPLES SHIPPING WEEK, la settimana internazionale dello shipping e della logistica che dal 24 al 29 settembre 2018 si svolgerà nella città partenopea.

“Dopo le esperienze molto positive delle due precedenti edizioni svoltesi a Castel dell'Ovo e a Palazzo Reale, il Propeller continua a privilegiare e a valorizzare il grande patrimonio artistico di Napoli e organizza l'evento conclusivo di questa terza edizione a Castel Sant'Elmo – ha sottolineato Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Club Port of Naples. Siamo molto grati alla Direzione del Polo Museale della Campania e di Sant'Elmo di averci concesso questa straordinaria possibilità per la Cena Mediterranea che sarà quindi accolta in questo luogo magico e dove protagoniste saranno le eccellenze dei prodotti campani”.

Un'ambientazione suggestiva e ricca di significato ospiterà quindi questo importante momento di networking riservato alla community dello shipping nazionale e internazionale. Evento conclusivo di una manifestazione di profilo internazionale che coinvolgerà l'intera città con conferenze e incontri dedicati allo shipping, alla logistica e all'innovazione tecnologica in campo marittimo e con visite ed eventi culturali aperti alla cittadinanza. La settimana sarà infatti animata da un fitto palinsesto di eventi che si svilupperà nel seguente modo:

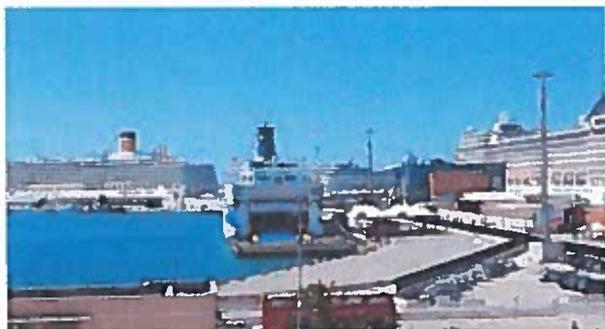
- Da lunedì 24 a martedì 25 settembre HOSTED & SPECIAL EVENTS che avranno luogo in diverse location cittadine e promossi da Università, Enti di Ricerca, Aziende e Associazioni
- Mercoledì 26 settembre LA GIORNATA DELLE UNIVERSITÀ E DELLA RICERCA con conferenze di profilo scientifico
- Giovedì 30 giugno e venerdì 1 luglio PORT & SHIPPING TECH – Main conferences ed ExpoCase history internazionali e prestigiosi interventi istituzionali
- Venerdì (sera) 28 settembre LA CENA MEDITERRANEA organizzata da The Propeller Club Port of Naples
- Sabato 29 settembre Ulteriori iniziative di networking e divulgative (Porto aperto)

La NAPLES SHIPPING WEEK nasce grazie alla partnership instaurata tra il Propeller Club Port of Naples che aggrega tutti i principali rappresentanti del Cluster marittimo e ClickutilityTeam società leader nazionale nell'organizzazione di eventi. La scorsa edizione (giugno 2016) ha visto la presenza di oltre 3.500 ospiti provenienti da 40 nazioni per partecipare ai 40 eventi a calendario. [www.nswweek.com](http://www.nswweek.com)



# Il Nautilus

## Porto di Bari: domani consegna dell'ex Stazione marittima



BARI – Giovedì 15 febbraio 2018 alle ore 11:00, presso gli uffici della Guardia Costiera di Bari, in Corso de Tullio n. 1, si svolgerà una cerimonia per la consegna ad ARPA Puglia da parte della Capitaneria di Porto di Bari della “ex stazione marittima ferroviaria”, un edificio demaniale insistente nella circoscrizione portuale dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale.

Grazie alla rinuncia alla disponibilità del bene da parte di AdSP MAM, la Capitaneria di porto di Bari sede di Direzione Marittima della Puglia e della Basilicata jonica ha inteso accogliere la richiesta avanzata dall’Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell’Ambiente, cedendole una struttura, inutilizzata da circa 10 anni, presso la quale verrà istituito il Centro Regionale Mare (CRM), un’unità operativa complessa dell’Agenzia che svolgerà attività di alto livello tecnico, con riferimento all’intero territorio regionale e alle peculiarità dell’ambiente marino che lo contraddistingue, come di seguito sinteticamente descritto. La Puglia, con i suoi 1000 km di costa, sia sul versante jonico che adriatico, è al terzo posto in ambito nazionale, dopo le isole maggiori, per estensione lineare. La presenza, inoltre, di molteplici e diversificati ambiti a elevata valenza ambientale e di pressioni antropiche di differente livello quali-quantitativo, rendono necessari sia un adeguato monitoraggio ma soprattutto un approccio olistico per la gestione del sistema “mare” nel suo complesso.

Nel rispetto della disciplina specialistica demaniale, la Capitaneria di Porto di Bari, a seguito della rinuncia dell’Adsp, mette a disposizione di ARPA il bene demaniale di propria pertinenza, avente una superficie scoperta di 500mq e una superficie coperta (strutturata su due livelli) di 350mq, situato nel porto di Bari, con accesso dal Lungomare Vittorio Veneto n.11. La struttura è costituita da piano terra, piano primo, terrazza accessibile, area scoperta pertinenziale (parcheggio).

Il procedimento amministrativo di concessione, ai sensi degli artt.34 del Codice della Navigazione e 36 del relativo Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione è stato gestito dalla Capitaneria di porto di Bari.

**Interverranno:**

Contrammiraglio (CP) Giuseppe Meli – Comandante Direzione Marittima Puglia e Capitaneria di Porto di Bari

Ugo Patroni Griffi – Presidente dell’AdSP MAM

Michele Emiliano – Presidente Regione Puglia

Antonio Decaro – Sindaco di Bari

Vito Bruno – Direttore Generale ARPA Puglia

Nicola Ungaro – Direttore Scientifico ARPA Puglia

## Informazioni Marittime

---

### In provincia di Brindisi il primo impianto Gnl del Sud Italia



Il gruppo Bianco Petroli ha inaugurato a Mesagne (Brindisi), nella stazione di servizio di via Torre Santa Susanna Km 1+1000, il primo impianto di gas naturale liquefatto (Gnl o Lng) del Sud Italia. "L'impianto, in grado di erogare sia metano liquido che in forma gassosa, ha una collocazione strategica per le rotte dei trasporti nazionali ed internazionali su gomma e per i veicoli in collegamento con la Grecia" ha detto Gianluca Bianco, amministratore delegato di Bianco Petroli.

La cerimonia di inaugurazione è stata l'occasione per presentare anche il nuovo camion Lng di Scania: "Il motore a metano da 13 litri, con una coppia di 2000 Nm e 410 CV, rappresenta un'importante novità che amplia ulteriormente l'offerta di soluzioni a carburanti alternativi", ha evidenziato Alessandro Girardi, Sales Engineering manager di Italscania.

Vano il sopralluogo dell' Authority assieme a una ditta messinese

## Fallita pure l' ipotesi di una "sorbona"

L' Autorità portuale non è rimasta con le mani in mano ad attendere che passi il maltempo nello Jonio, ma tutte le opzioni alternative ad un prolungamento dell' attesa sono andate male. In Sicilia non ci sono draghe, neanche piccole, in grado di liberare quei tre, quattromila metri cubi di sabbia, su ventimila, in maniera tale da aprire almeno uno scivolo.

Ed è abortita l' idea anche di usare una "sorbona", cioè una pompa ad immersione che, grazie ad un mix con l' acqua fosse in grado di tirar via quel po' di ghiaia superficiale che ostruisce l' approdo numero 1.

Dopo il sopralluogo la ditta di Messina che ha in dotazione questa attrezzatura e i vertici dell' Autorità portuale si sono arresi. Occorrerà attendere, dunque, la prossima settimana. Insieme ai Tir che discendono dal viale Bocchetta, s' incolonnano sul viale della Libertà e lungo la cortina del porto, e talora, per il disorientamento di qualche conducente, finiscono pure in altre strade.(d.b.)

## Dragaggi nel porto di Olbia

Incontro tra vertici Capitaneria, AdSp e operatori marittimi

Massimo Belli



LBIA – Dal dragaggio del porto di Olbia alla sicurezza della navigazione sulle Bocche di Bonifacio. Passando per la possibile introduzione della documentazione elettronica anche nel traffico degli yacht per eliminare il cartaceo e snellire il servizio. Sono alcuni dei temi trattati ieri pomeriggio nella sede della Capitaneria di porto di Olbia durante l'incontro tra il vice comandante generale, ammiraglio Antonio Basile, e i principali operatori marittimi del nord Sardegna – società di navigazione, servizi tecnico-nautici, agenzie marittime, imprese portuali e società che operano nello scalo.

Non si riparte da zero, ma questo incontro era ritenuto indispensabile per fare il punto della situazione anche alla luce delle recente istituzione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar di Sardegna.

Durante la riunione, Basile ha ascoltato con attenzione gli interventi dei principali protagonisti del porto gallurese. In mattinata aveva incontrato il presidente della nuova Authority unica, Massimo Deiana, per farsi raccontare problemi e prospettive degli scali marittimi sardi.

In sintesi, sono stati elencati i prossimi interventi: previsti dragaggi non solo a Olbia, ma anche a Porto Torres e Golfo Aranci. E, sempre nel nord Sardegna, in programma c'è l'allungamento della banchina di Santa Teresa di Gallura. Una pianificazione che ha due obiettivi: sicurezza e sviluppo. Anche in vista del rafforzamento e della crescita del traffico delle navi da crociera.

Per quanto riguarda il porto Olbia, inoltre, l'Autorità di Sistema portuale ha annunciato di essere rientrata in possesso degli uffici della Guardia di Finanza ubicati nel porto industriale di Olbia. Ieri mattina è stata ufficializzata la consegna delle chiavi al presidente dell'Autorità, Massimo Deiana che, in qualità di custode giudiziario, ha riacquisito i locali occupati, fino al mese di Novembre 2017 – data di inaugurazione della nuova caserma in zona Bandinu – dai militari delle Fiamme Gialle. Spazi, quelli concessi all'interno dell'edificio del porto Cocciani che ora tornano sotto la custodia giudiziaria dell'AdSp, in attesa che si definisca il contenzioso con il Consorzio Industriale, la cui firma dell'atto di transazione verrà fissata a giorni.

La sigla del documento porrà fine a un lungo tira e molla che si trascinava da anni. In ballo c'è una nuova delimitazione e assegnazione di aree e fabbricato. E soprattutto lo sviluppo del porto industriale.

«La restituzione dei locali al custode giudiziario – spiega Massimo Deiana – sono un atto dovuto che fa seguito al trasferimento dei militari nella nuova caserma e quindi al venir meno della funzione originaria oggetto del contratto di comodato d'uso. Si tratta di spazi per la cui nuova destinazione attendiamo la chiusura del contenzioso e la successiva ridelimitazione dei confini di competenza dei due enti».

Diario **messinese**

## Imminenti i decreti sulle "Zes" Guai a far fuori **Messina**

Lucio D' Amico Sembra che la giunta Musumeci sia in procinto di emanare i decreti sulle Zone economiche speciali. Sembra che con questi decreti vengano "istituzionalizzate" le due Zes ampiamente previste nei mesi scorsi, una a Occidente, una a Oriente. Sembra che da questi strumenti preziosi per il rilancio dell' economia legata alle attività portuali e retroportuali **Messina** venga inopinatamente esclusa.

Tanti "sembra", ancora poche certezze ufficiali, ma emerge netta la sensazione che la nostra città, "schiacciata" tra Gioia Tauro e Catania-Palermo, se non riuscisse in tempi rapidissimi a trovare definitivamente il proprio ruolo, o meglio a riprendersi il ruolo che le spetta, potrebbe scoprire di essere fuori da tutto: senza più **Autorità portuale** e senza Zona economica speciale. Vista che siamo in campagna elettorale, visto che tutte le forze politiche promettono, ecco, ora è venuto il momento degli atti concreti. E chi non li compie, e tutti quelli che non costringono chi di competenza a farlo, è giusto che davanti ai **messinesi** assumano il peso delle proprie responsabilità.

Il presidente Musumeci nei giorni scorsi ha incontrato le **Autorità portuali** di Palermo-

Trapani e di Catania-Augusta e ha promesso loro la localizzazione, in quei territori, delle due Zes che spetterebbero alla Regione siciliana. Una terza non è prevista, anche se poi non si capisce come sia possibile escludere **Messina** e Milazzo da una misura che punta a incentivare l' economia dei porti e delle Città metropolitane del Sud. È una plateale contraddizione, è un "non senso". Speriamo solo che questi "sembra" siano solo indiscrezioni giornalistiche di scarso peso.

Sarebbe troppo grave lasciare l' area dello Stretto fuori da questo disegno di sviluppo. Lo sappia anche il premier Gentiloni, che oggi è a **Messina**.

La motonave s'è dovuta fermare a Crotone e non arriverà prima di lunedì

## Tremestieri, il dragaggio tarda mentre la città è invasa dai Tir

*Mille camion al giorno nelle vie del centro tra martedì e giovedì*

Domenico Bertè ieri è stata una invasione. Tir dappertutto e senza soluzione di continuità. E purtroppo l'emergenza non è destinata a chiudersi così presto.

La chiusura del porto di Tremestieri proseguirà ancora per diversi giorni. Guai chiamano guai quando si tratta degli approdi a sud, perché, la motonave che avrebbe dovuto liberare dalla sabbia la rada, dove arrivano e partono le navi dello Stretto cariche di mezzi pesanti, sta incontrando un fortunale dietro l'altro nella sua discesa da Chioggia a Messina.

Sarebbe dovuta arrivare in zona domenica, poi tutto è scivolato a ieri mattina e ora il nuovo appuntamento è fissato per lunedì prossimo.

Dopo lo stop forzato a Molfetta, adesso, sempre per le condizioni meteo avverse, la Rex II si è dovuta fermare a Crotone dove dovrebbe ripartire non prima di domenica. Una vera e propria disdetta per il Tremestieri, interdetto al traffico marittimo da otto giorni e, di fatto, chiuso, da dodici. Da quel 3 febbraio, per lo scirocco e per la sabbia, di navi non se ne sono più viste e tutto il carico di tir si è riversato in centro città.

Ieri, mercoledì, una delle giornate della settimana di punta del traffico commerciale, si è registrato il pienone in città. A mezzogiorno,

il piazzale di Campo delle Vettovaglie era stracolmo e non c'era possibilità per altri camion di attendere il traghetto. Lunghe file, complice anche il maltempo, sulla via Vittorio Emanuele, e poi sul viale della Libertà. Sul viale Bocchetta poi, una lunga teoria di camion che si infilavano fra le auto in transito e quelle posteggiate anche in seconda fila.

Una commistione alla quale non siamo più abituati e che aumenta i pericoli della circolazione cittadina. È stato calcolato che, dal martedì al giovedì, sono circa mille i tir che passano dalla città. Abituamente usano Tremestieri ma da dodici giorni, invece, sono tutti in riversati in centro.

la richiesta dopo una riunione tenutasi ieri con comune e impresa

## Il Genio civile: altri atti sul progetto del Porto

Servono altre integrazioni, altri documenti, altri nulla osta al progetto del porto di Tremestieri. E stavolta nel chiederli, l'ingegnere capo del Genio Civile Leonardo Santoro, trova d'accordo anche il rup del Comune Vito Leotta. Ieri si sono ritrovati in una riunione proprio al Genio civile anche i progettisti e l'impresa. Ed è venuta fuori la necessità di una «richiesta di integrazioni e conseguimento dei nulla osta esecutivi» su alcune «criticità». Roba burocratica, che però richiederà altri documenti da produrre. In primis, l'istruttoria finalizzata al conseguimento dell' **autorizzazione** all' inizio dei lavori in zona sismica per le opere da realizzare sui torrenti Farota e Guidari. Quindi il nulla osta idraulico, per cui si chiede «efficace soluzione tecnica alle prescrizioni» impartita nell' agosto 2016. E poi l' **autorizzazione** sismica per le opere ricadenti sul demanio regionale marittimo e la consegna delle aree di demanio marittimo regionale: «Prima dell' esecuzione dei lavori da realizzarsi nelle aree demaniali esterne a quelle gestite dall' **Autorità portuale**, dovrà acquisirsi, ove non sia già stato fatto, la formale consegna delle aree demaniali marittime da parte dell' assessorato regionale Territorio e Ambiente». Infine il parere sugli impianti elettrici, previsto dal relativo Testo unico. Nel verbale approvato ieri, in conclusione, vengono elencati altri atti amministrativi: il verbale di validazione del progetto esecutivo, la dichiarazione del direttore dei lavori sulla conformità dei luoghi, l' **autorizzazione** all' attraversamento delle opere di proprietà di Rfi, il piano di manutenzione dell' intera opera **portuale**, oltre ai già citati nulla osta idraulico esecutivo e parere sugli impianti elettrici. I cantieri sono imminenti, ma le vie della burocrazia sono infinite.(seb.casp.)

## Sequestrate le gru di GTC nel porto di Civitavecchia

**CIVITAVECCHIA** – Stamani, erano passate da poco le 6,00, quando gli uomini della Costiera del porto di Civitavecchia sono intervenuti per sequestrare 4 gru mobili in dotazione alla **Gestione Terminal Civitavecchia (GTC)** la società di gruisti e manutentori dell'ex Autorità Portuale, nata dopo la riforma portuale. L'allarme del sequestro è stato dato immediatamente dai lavoratori che erano di turno.

Gli uomini della Guardia Costiera intervenuti con "*un intervento garbato*", come riportato dagli stessi lavoratori, avrebbero spiegato che il fermo era dovuto ad un sequestro giudiziario, comprensivo di altri mezzi operativi. I motivi: sono attribuibili "*all'occupazione di suolo demaniale*", a causa del contenzioso avviato dalla **Roma Terminal Container (RTC)**, la società che da anni ha in gestione il Terminal container, la cui concessione scaduta nel dicembre scorso .e che quindi opera senza autorizzazione dal 2018.

### Il contenzioso

La RTC contesta il fatto che i contenitori di frutta sbarcati dalle navi e diretti al **Civitavecchia Forest Fruit Terminal (CFFT)** vengono movimentati con l'utilizzo delle gru mobili, oggetto del sequestro di stamani, fornite appunto dalla GTC al Terminal della Frutta anziché con mezzi propri. L'accordo tra CFFT e GTC era nato al fine di dare lavoro alla società dei gruisti e manutentori di GTC che da tempo versava in condizioni finanziarie difficili.

Il colpo di scena di stamani ha bloccato le operazioni di scarica della nave di caolino che erano in programmazione per la giornata di oggi e domani renderà impossibili le operazioni di sbarco dalla nave di frutta in arrivo per il Terminal Civitavecchia Forest Fruit, e che sarà costretta a cambiare destinazione.

GTC rivolgendosi immediatamente alla magistratura ha fatto richiesta di dissequestro, tuttavia non è possibile conoscere la tempistica per la ripresa delle attività.

incontro con la commissione tran a catania

## Pogliese: «Il Ponte resta l'opera imprescindibile»

Catania. Aeroporto e porto di Catania, oltre a una visita istituzionale a Palazzo degli Elefanti, sono state le tappe della visita a Catania della Commissione Tran (Trasporti e Turismo) del Parlamento europeo su invito dell'on. Salvo Pogliese, europarlamentare di Forza Italia-PPE e membro della stessa Commissione. Ovviamente il vertice è stata l'occasione per fare il punto sulla infrastrutturazione dell'Isola. «La Sicilia - dice Pogliese - paga un gap nelle infrastrutture di trasporto rispetto al resto d'Italia. In questo senso la realizzazione del Ponte sullo Stretto è imprescindibile per sviluppare l'arretrato sistema dei trasporti siciliani, in termini di **continuità territoriale** col resto d'Italia e d'Europa, all'interno del corridoio ScanMed. E su questa posizione, favorevole alla realizzazione dell'infrastruttura, si è schierata l'intera delegazione della Commissione Tran del Parlamento europeo. D'altronde in termini economici il Ponte avrebbe ricadute fortemente positive sull'economia isolana e del Sud Italia, grazie alla possibilità di intercettare anche alcuni significativi flussi commerciali in partenza da Suez e diretti nei mercati del nord Europa. Senza dimenticare che in termini occupazionali il solo avvio dei lavori garantirebbe 40 mila posti di lavoro, oltre all'inegabile attrattiva turistica. Veramente si fatica a comprendere - conclude Pogliese - quali possano essere stati i motivi che hanno portato a bloccare la realizzazione di un ponte necessario, tecnicamente realizzabile, e i cui costi, stimati in 6 miliardi di euro, sono coperti al 60% dai privati».

## Accordo tra i porti di Montreal e Mundra

Per sviluppo traffici e best practices

Massimo Belli



MONTREAL – La missione commerciale in India della Montreal Port Authority (Mpa) si è conclusa con la firma di un accordo di cooperazione con il porto di Mundra, nello Stato di Gujarat, a nord di Mumbai. Scopo dell'intesa è incrementare la cooperazione nel marketing e nello sviluppo dei traffici, condividendo informazioni sulle operazioni marittime e sulle best practices del settore.

Il porto di Mundra è il più grande porto commerciale dell'India. Gestito da Adani Ports and Special Economic Zone Limited (Apsez), punta sulla diversificazione delle sue attività, movimentando rinfuse liquide e solide ed oltre tre milioni di teu all'anno.

Per il porto di Montreal, l'Asia rappresenta il 25% del mercato ed è di gran lunga il segmento in più rapida espansione. Attualmente, l'India da sola raggiunge una quota del 5%, ma era praticamente inesistente come mercato solo pochi anni fa. Il porto canadese e quello di Mundra, accolgono entrambi navi portacontainer, in particolare di importanti compagnie marittime internazionali come Msc, Hapag-Lloyd, Cma Cgm, Oocl e Maersk. Assicurano collegamenti tra i porti della costa orientale del Nord America e Mundra attraverso i porti di trasbordo nel Mediterraneo.

La firma dell'accordo è avvenuta durante un ricevimento che ha riunito un centinaio di personalità del settore dei trasporti. Tra queste: la signora Christine St-Pierre, ministro delle Relazioni internazionali del Quebec; Jordan Reeves, console generale del Canada a Mumbai; Dominic Marcotte, console e direttore dell'ufficio governativo del Quebec a Mumbai; Luc Arnouts, direttore delle relazioni internazionali dell'Autorità portuale di Anversa; Sandeep Mehta, presidente di Adani Ports and Special Economic Zone, oltre a numerosi rappresentanti delle linee marittime che scalano il porto di Montreal, spedizionieri e rappresentanti dell'Associazione degli operatori del trasporto multimodale dell'India (Amtoi).

La delegazione Mpa era composta da Tony Boemi e Rosetta Iacono, rispettivamente vicepresidente e direttore, Containers growth and development della Montreal Port Authority, insieme a Jeremy Masters, rappresentante Mpa in Asia e rappresentanti di CN e CP, le due ferrovie partner dell'Authority.

Nella foto celebrativa del Cooperative Agreement, da sinistra: Tony Boemi, Christine St-Pierre, Jordan Reeves, Sandeep Mehta e Dominic Marcotte.

## Ad Amburgo 8,8 milioni di teu nel 2017

Movimentate complessivamente 136,5 milioni di tonnellate

Massimo Belli



AMBURGO – I servizi di alta qualità forniti dal porto di Amburgo nel 2017 hanno portato ad un volume di traffici sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente. Anche se i lavori in corso per migliorare la navigabilità del fiume Elba porteranno alla fine ad una maggiore crescita dei traffici.

Lo scorso anno il principale porto tedesco ha movimentato complessivamente 136,5 milioni di tonnellate. General cargo e rinfuse si sono mantenute stabilmente ad alti livelli. Con 44,7 milioni di tonnellate, il totale delle rinfuse si è attestato sul livello dell'anno precedente.

Mentre una leggera flessione si è verificata nella movimentazione delle merci containerizzate che si sono attestate a 8,8 milioni di teu, in calo dell'1%.

Come ha spiegato Axel Mattern, Ceo di Port of Hamburg Marketing «nel 2017 il volume dei container ha avuto diversi sviluppi. I contenitori pieni sono stati 7,6 milioni di teu, mentre quelli vuoti hanno subito un calo di 88.000 unità chiudendo l'anno a 1,2 mln».

Tra i grandi scali del Nord Europa, Amburgo gestisce la percentuale più bassa di container vuoti con il 13,0% del totale e la percentuale più alta di container pieni: 87%. «Una volta completati i lavori per migliorare la navigabilità dell'Elba, con la costruzione di una zona di passaggio sul fiume a valle di Amburgo che consentirà la navigazione di unità più grandi, saremo in grado di gestire maggiori quantità di container e rinfuse», ha aggiunto Ingo Egloff, membro del consiglio di amministrazione di Hhm.

Negli ultimi anni, lo scalo tedesco è stato anche capace di sostenere l'aumento delle dimensioni medie delle navi portacontainer. Dopo i primi arrivi di unità da 18.000 teu, il numero di queste è triplicato. Solo nel 2017, Amburgo ha ricevuto 102 Ultra large container vessel, che come noto hanno una capacità variabile da 18.000 a 20.000 teu, con un aumento del 52,2%.

A marzo la "Cma Cgm Antoine de Saint Exupery", da 20.776 teu, sarà la più grande nave portacontainer a fare scalo ad Amburgo per la prima volta.

Tomando alle rinfuse, questo comparto ha stabilito il record con 23,5 mln di tonnellate (+ 7%). La lieve flessione dell'1% a 33,1 milioni di tonnellate è stato compensato dall'incremento dell'1,1% delle esportazioni arrivate a 11,6 milioni di tonnellate.

Con 7,8 milioni di tonnellate (+ 5,7%), le importazioni di carbone hanno stabilito un nuovo primato. Grazie ai 10,1 milioni di tonnellate (+ 6,8%), le importazioni di minerale grezzo sono state ai massimi livelli nell'ultimo decennio.