



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

5 GIUGNO 2014

La Spezia si prepara alla prima portacontainer da 16.000 TEUs

Uno studio dell'Università Carlo Cattaneo LIUC mostra perché lo scalo spezzino è il più efficiente d'Italia

Milano - "Nel 2011 siamo stati il primo terminal italiano ad accogliere una nave da 14.000 TEUs di capacità e il prossimo autunno saremo nuovamente i primi in Italia a lavorare una nave di CMA CGM da 16.000 TEUs che scalerà La Spezia nell'ambito dei nuovi servizi della P3".

L'annuncio è arrivato da Michele Gironimi, amministratore delegato di La Spezia Container Terminal, durante il convegno organizzato dalla port authority ligure a Milano, vetrina dello scalo per l'imprenditoria lombarda. E i record non finiscono qua: "Con l'avvio della nuova impresa ferroviaria La Spezia Shunting Railways partita a gennaio - ha proseguito Gironimi - stiamo inoltrando ogni mese da e per le banchine del porto circa 10.000 carri ferroviari (il 20% in più rispetto all'anno scorso), avvicinandosi sempre di più alla soglia del 40% di traffici movimentati dal terminal via ferro dal porto".

Sono anche altri, però, i numeri da 'prima della classe' per il porto di La Spezia. Oltre 1,3 milioni di container TEUs sbarcati e imbarcati nel 2013, il 31% di questi inoltrati via ferrovia da e per il porto, oltre 100 mila carri ferroviari movimentati e un'occupazione per metro quadro delle banchine superiore a 4 TEUs. E poi: circa 300 milioni di euro d'investimenti pronti sul tavolo per ampliare due terminal (La Spezia Container Terminal e Terminal Del Golfo), altri 40 (pubblici) per potenziare le infrastrutture ferroviarie e circa 80 dell'Autorità Portuale per i dragaggi dei fondali. Sono questi i numeri che fanno del porto di La Spezia lo scalo più efficiente e intermodale d'Italia,

come 'certificato' da uno studio del Centro di Ricerca sulla Logistica dell'Università Carlo Cattaneo LIUC presentato proprio in occasione del convegno milanese.

La prossimità dello scalo retroportuale di Santo Stefano Magra (dista solo 8 chilometri dalle banchine) è stato individuata dallo studio come uno dei vantaggi competitivi più importanti per La Spezia. Sergio Curi e Fabrizio Dallari, gli autori dello studio pubblicato dal Centro

di Ricerca C-Log, hanno sottolineato l'importanza di "fondali profondi fino a 14 metri, l'arrivo in porto di linee dirette verso far East, Nord America e Africa

Occidentale da parte delle compagnie di navigazione e un'efficienza che riduce il dwell time (tempo di rilascio dei container dopo lo sbarco e i controlli doganali) di 5,7 giorni rispetto a una media nazionale di 7,5". Oltre alle dotazioni infrastrutturali, ha precisato ancora Dallari, "il segreto dell'efficienza dello scalo è rappresentato dalla *coopetition* fra gli operatori: cooperazione quando si tratta di allargare il business e competizione quando si tratta di spartirsi il nuovo mercato. La Spezia è uno scalo che ha fatto propri i principi del Lean Thinking, nello specifico l'arte del sapersi arrangiare con poco spazio fisico a disposizione".

Con il *preclearing* (sdoganamento in mare delle merci) e lo sportello unico doganale che sorgerà a Santo Stefano Magra (nel frattempo esiste già un fast corridor doganale) il tempo che intercorre fra lo sbarco e l'uscita del container dal terminal portuale è arrivato in molti casi a ridursi a 2 giorni. Il presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri, aprendo i lavori del convegno ha detto: "A parlare sono i numeri, cui si devono aggiungere le costanti innovazioni dei processi logistici per migliorare e velocizzare le procedure di controllo e verifica della merce con l'obiettivo di offrire servizi sempre più efficienti ai clienti del porto e per rispondere al meglio alle reali esigenze del mercato. Presto si concretizzeranno gli investimenti 'materiali' privati da parte di La

Spezia Container Terminal (Gruppo Eurokai e Marininvest) e del Terminal Del Golfo (Tarros, Arkas e Fratelli Cosulich) per un totale di 300 milioni di euro, ma già sono in corso gli investimenti immateriali come il *preclearing* e lo sportello unico doganale per velocizzare i servizi offerti ai nostri clienti". Le opere in project finance cui ha accennato Forcieri sono l'ampliamento (tramite riempimenti a mare) dei due terminal container del porto, che porteranno la capacità di movimentazione totale dello scalo a circa 2 milioni di TEUs all'anno.

Sulla stessa lunghezza d'onda anche Giorgio Bucchioni, presidente dell'Unione Industriali della Spezia, che ha ricordato

come "La Spezia nel 1995 era il primo porto del Mediterraneo per traffico di

container con quasi 1 milione di contenitori (più di Genova e Barcellona)". Bucchioni ha quindi evidenziato che "la portualità non è una variabile indipendente. È un servizio all'economia e alle imprese ed è quindi inserita nei processi competitivi che riguardano il Paese. La cultura del porto spezzino e delle sue componenti è orientata alla competizione, all'efficienza e all'economicità. Occorre semplificare e alleggerire le ingessature burocratiche che ostacolano lo sviluppo senza perdere tempo a studiare riforme fini a sé stesse".

Nicola Capuzzo

Venezia, il porto blocca i lavori del Mose

Venezia - La Conca di

Malamocco, l'escavo da quasi 200 milioni di euro realizzato presso la bocca centrale della Laguna Veneta e suo accesso principale, risulta ormai troppo piccola per le esigenze del traffico nel porto di Venezia

Venezia - La Conca di Malamocco, l'escavo da quasi 200 milioni di euro realizzato presso la bocca centrale della Laguna Veneta e suo accesso principale, risulta ormai troppo piccola per le esigenze del traffico nel porto di Venezia.

Questa almeno è l'opinione dell'Autorità portuale, che su decisione del suo presidente Paolo Costa ha deciso di chiedere l'interruzione dei lavori del Mose (cui la Conca è collegata) per rivedere dimensioni e profondità del passaggio di Malamocco, che oggi consentirebbe il passaggio di navi lunghe al massimo 280 metri, larghe 39, con pescaggio 12 metri.

Troppo poco per le ambizioni di Venezia, che in

attesa della sua mega-piattaforma offshore in mezzo al mare, non vuole perdere né traffico merci (dove in effetti le dimensioni delle unità in servizio sono sempre più grandi, specialmente nel settore container) né traffico passeggeri - dove è nota la polemica in corso sulle grandi navi.

Costa ha quindi convocato per giovedì prossimo una Conferenza dei servizi, nella quale tutti gli attori in campo dei lavori sul Mose (Magistrato delle Acque, Consorzio Venezia Nuova, Fincosit, Capitaneria di porto, armatori, spedizionieri, agenti

marittimi, terminalisti, rimorchiatori, piloti, ormeggiatori) per ridiscutere le tempistiche dei lavori.

Il rischio è che o si troverà un accordo, o altrimenti potrebbe scattare una battaglia di carte bollate, con l'Authority che potrebbe chiedere al Consorzio Venezia Nuova i danni subiti dal porto per i mancati traffici dovuti alle ridotte dimensioni della Conca di Malamocco.

04/06/2014
eventi

Riqualificazione urbana e turismo, i cinesi studiano la Campania

Napoli est, Pompei, Rione Terra di Pozzuoli. Sono tre aree oggetto di interventi di riqualificazione urbana, già in atto o ancora a livello progettuale, poste all'attenzione di una delegazione di imprenditori e potenziali investitori cinesi che ha incontrato ieri i vertici dell'Unione Industriali. La delegazione era guidata da Wang Yong, (**Shaanxi Cultural Industry Investment Holdings Co., Ltd**), che ha sottolineato l'interesse dell'imprenditoria cinese ad approfondire le opportunità offerte da Napoli e dalla Campania. A riceverla, il presidente dell'Unione Industriali, Paolo Graziano, l'assessore alle Attività produttive della Regione Campania, Fulvio Martusciello, il vice presidente dell'Unione, Ambrogio Prezioso. Gli investitori cinesi, che si tratterranno nella regione fino a venerdì 6 giugno, avevano l'obiettivo di studiare esperienze di sviluppo urbano e verificare la possibilità di successive cooperazioni.

Assoporti: competitività o è la fine

31 maggio 2014

ROMA – “E’ ormai indispensabile e urgente un provvedimento del governo che agisca immediatamente sui gangli sensibili della competitività del sistema portuale e quindi di quello logistico”.

E’ quanto afferma Pasqualino Monti, presidente di Assoporti, che ha sottolineato l’urgenza di una misura che recepisca al suo interno le indicazioni principali tracciate dall’Associazione dei porti italiani. Indicazioni di ordine pratico “che determinino da subito – ha sottolineato – un innalzamento globale degli standard di efficienza del sistema portuale nazionale e che quindi lo rendano più competitivo in un mercato dello shipping mai come oggi aggressivo e spietato con chi ne viola le regole”.

“Le misure di cui parliamo – prosegue Monti – sono quelle relative alla sburocratizzazione delle procedure doganali con spostamento delle stesse dal porto al territorio, al riconoscimento pieno e inequivocabile alle Autorità portuali del ruolo di coordinamento di tutti i soggetti istituzionali e autoritativi che operano in ambito portuale; ma anche alla parallela sburocratizzazione delle procedure autorizzative relative ai dragaggi e ai piani regolatori dei porti, allo snellimento complessivo della governance delle Autorità portuali, all’autonomia finanziaria come strumento effettivo per selezionare anche le priorità del sistema logistico nazionale, nell’ottica dei corridoi comunitari e comunque di coordinamento che oggi non esiste”.

“I tempi del mercato sono ormai lontani anni luce da quelli del nostro meccanismo decisionale – prosegue il presidente di Assoporti, sottolineando come sia necessario e improrogabile un piano di finanziamento delle opere strategiche per le Autorità portuali e logistiche che, “nei piani industriali di sistema, portino a identificare quali opere siano indispensabili per rispondere alle esigenze del mercato”. “E’ altresì indispensabile – sottolinea ancora Monti – realizzare un processo botton-up nella costituzione dei sistemi portuali, seguendo le indicazioni dell’ormai prossimo regolamento sulle reti TEN/T. Ovvero seguire davvero i corridoi delle merci”.

“In gioco – ha concluso Monti – e mi preme ricordarlo c’è un pre-requisito: i porti sono la chiave, per ridare competitività al sistema paese. Per fare ciò non c’è più spazio per rinvii. Si deve riprendere immediatamente in mano un provvedimento che veda organicamente Governo, Parlamento e Assoporti (in qualità di consulente) impegnati nella redazione del testo finale”.

Il possibile rimpasto di Governo incombe sulla riforma portuale

Si rincorrono le voci sulle dimissioni del ministro Lupi: Monti (Assoporti) chiede che si arrivi al dunque, mentre Federagenti attacca la politica degli slogan e del disinteresse per il mare

Chissà se l'ennesimo invito di Pasqualino Monti al Governo affinché provveda alla riforma della Legge Portuale sia da collegarsi all'esito elettorale e alle voci su un possibile rimpasto di Governo che coinvolgerebbe il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi?

Di certo la coincidenza temporale è quantomeno curiosa. Un'uscita televisiva

di Lupi, eletto al Parlamento Europeo come capolista del Nuovo Centro Destra, ha adombrato la scorsa settimana la possibilità di dimissioni da parte del titolare del Ministero, eventualità che il diretto interessato non ha successivamente smentito: "Chi ha detto che operò per il seggio europeo? Ho solo detto che di fronte a 50.000 voti raccolti alle europee, mi sembra giusto prendere atto della volontà di chi mi ha votato. La decisione non è ancora stata presa, la prenderò nei

prossimi giorni insieme al partito".

Sullo sfondo ci sarebbero le dinamiche interne a un partito di Governo, titolare di tre Ministeri, uscito profondamente ridimensionato dalla tornata elettorale e la volontà di Lupi di assumerne pienamente la leadership. Secondo un'altra lettura, proposta in particolare da *Il Fatto Quotidiano*, non sarebbe estranea all'eventuale decisione di Lupi di scegliere il seggio europeo una certa pressione proveniente dalla componente PD dell'esecutivo, timorosa di possibili ripercussioni che un maggiore coinvolgimento di Lupi nell'inchiesta sull'Expo milanese – il Ministro non è stato chiamato in causa giudiziariamente, ma il suo nome ricorre più volte nelle intercettazioni diffuse nelle scorse settimane dalla stampa generalista – avrebbe sul Governo stesso.

Quali che siano le ragioni di Lupi, è in ogni caso evidente che, in caso di dimissioni, difficilmente il NCD, sonoramente bastonato dagli elettori, potrebbe avanzare pretese di mantenere il Ministero, che sarebbe quindi destinato a persona gradita al PD, uscito trionfalmente dalle urne. Il che, considerando la prossimità di Pasqualino Monti all'NCD, potrebbe spiegare la richiesta di accelerare la presentazione del progetto di riforma della Legge 84/94, che Lupi annunciò

alla fine dell'ottobre 2013 e che, rimasto chimerico per mesi, dovrebbe, stando alle dichiarazioni di qualche settimana fa, essere reso pubblico il prossimo 13 giugno: se Lupi si dimettesse e il dicastero cambiasse colore, non solo si rischierebbe

di rimandare il tutto, ma, anche quando si arrivasse a una quadra, il peso di Monti e di Assoporti sarebbe giocoforza inferiore e il risultato politico della riforma (qualche che sia) sarebbe raccolto primariamente dal PD.

Ecco forse perché Monti, rimasto silenzioso nelle ultime settimane, si è lanciato nell'accorato appello della scorsa settimana: "È ormai indispensabile e

urgente un provvedimento del Governo che agisca immediatamente sui gangli sensibili della competitività del sistema portuale e quindi di quello logistico" ha invocato il numero uno di Assoporti, elencando le misure necessarie al rilancio della portualità: "Sburocratizzazione delle procedure doganali con spostamento delle stesse dal porto al territorio, riconoscimento pieno e inequivocabile alle Autorità portuali del ruolo di coordinamento di tutti i soggetti istituzionali e autoritativi

che operano in ambito portuale; ma anche la parallela sburocratizzazione delle procedure autorizzative relative ai dragaggi e ai piani regolatori dei porti, lo snellimento complessivo della governance delle Autorità portuali, l'autonomia finanziaria come strumento effettivo per selezionare anche le priorità del sistema logistico nazionale, nell'ottica dei corridoi comunitari e comunque di coordinamento che oggi non esiste".

Quel che salta all'occhio, in ogni caso, è che la partita sulla portualità e soprattutto sulla sua riforma (avvitata nelle settimane intorno alle viete elucubrazioni su accorpamenti e governance ipotetici) tocca tasti lontani mille miglia dalle esigenze delle banchine italiane. Termini che sembrano interessare davvero poco gli operatori, come, fra tutti, ha esplicitato la

scorsa settimana Federagenti, con una dura nota del presidente Michele Pappalardo: "Il nostro paese non perde l'occasione per confermarsi paese di slogan e di proclami, da quelli sul ruolo centrale dei

porti, a quello sulla tanto propagandata piattaforma logistica sul Mediterraneo. La conferma è arrivata in questi giorni da due fatti, apparentemente marginali, ma sostanzialmente testimoni di una assoluta insensibilità della politica rispetto a una risorsa essenziale: da una parte l'unico taglio effettuato all'interno di un Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, tutt'oggi particolarmente ricco e ramificato nel settore del trasporto terrestre, ha colpito i porti e i traffici marittimi, unificando le ultime due direzioni del 'fu' Ministero della Marina Mercantile; dall'altra c'è la scelta dei vertici del Ministero di disertare la conferenza strategica europea di Atene sullo sviluppo dei traffici marittimi e sulle strategie al 2030 anche per i porti, unica eccezione fra i paesi comunitari, tutti rappresentati dal ministro competente o da un suo vice. L'Italia ha partecipato con un capo dipartimento, funzionario sulla cui professionalità ovviamente non esistono dubbi, ma non certo in grado di intervenire su scelte politiche di settore al tavolo in cui si stavano decidendo metodi e vincoli che influenzeranno lo sviluppo in Europa di porti, traffici marittimi e logistica nei prossimi vent'anni".

Andrea Molzo

Il ministro Maurizio Lupi a Bruxelles? Forse subentra Debora Serracchiani

31 maggio 2014

La giovane presidente del Friuli Venezia Giulia in pole position per la poltrona ministeriale alle Infrastrutture e Trasporti – Cambierebbero anche i progetti per la riforma della 84/94

ROMA – L'Unione Europea spalanca le porte a una forte pattuglia di nuovi parlamentari italiani, per la maggior parte eletti dalla lista del PD, ma non solo. E tra i neo-eletti a Bruxelles c'è anche l'attuale ministro alle Infrastrutture e Trasporti Maurizio Lupi, che dovrà scegliere tra il seggio attualmente ricoperto nel governo Renzi e quello europeo. Un dilemma che dovrebbe essere risolto a breve: e la cui conclusione lo stesso Lupi ha già fatto intravedere qualche sera fa a "Porta a porta" con Vespa, facendo capire che molto probabilmente sceglierà l'opzione Bruxelles.

E' bastato questo per far scattare nel mondo della politica nazionale il tam-tam delle candidature lanciate a sostituire Lupi alle Infrastrutture e Trasporti. Una sostituzione che per il mondo italiano dello shipping assume particolare importanza sia perché il ministero è in piena corsa per la sua spending review interna, sia perché con Lupi si era arrivati a un passo – o poco meno – dal definire la sospirata riforma della legge 84/94.

Da quanto si può evincere tra i bene informati, il candidato numero uno a subentrare a Lupi sembrerebbe essere l'attuale presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia Debora Serracchiani.

Avvocato appena quarantenne, "renziana" convinta, vicesegretario nazionale del PD, già da tempo impegnata dal PD nazionale sulle politiche marittime e portuali come responsabile nazionale del settore dal 2013 – i suoi scontri con la presidente dell'Authority di Trieste Marina Monassi hanno spesso riempito le pagine dei giornali specializzati – l'onorevole Serracchiani ha avuto anche un'importante esperienza al parlamento europeo. Vive ad Udine ma la sua presenza a Roma da qualche tempo è costante: e chi la conosce dice che "studia da ministro dei Trasporti" ormai da quando Renzi è diventato capo del governo.

Sui temi della riforma portuale, Debora Serracchiani si è espressa in termini meno drastici di Lupi: ha parlato meno di "distretti logistici" per privilegiare invece una visione "regionalistica", con accorpamenti delle Autorità portuali a livello delle Regioni e con un controllo più regionale che nazionale, sia pur in un quadro di programmazione centrale dei sistemi dei trasporti direttamente legati alla programmazione europea. Da vedere se diventando ministro a Roma la Serracchiani sarebbe meno regionalista di oggi. Se avverrà il cambio della guardia con Lupi si capirà molto presto.

Antonio Fulvi



L'aumento del numero di post-Panamax

LIVORNO - L'eccesso di capacità nel trasporto dei container sulle rotte oceaniche è legata all'aumento del numero di navi post-Panamax, secondo l'ultimo rapporto Shipping Market Review, realizzato dalla Danish Ship Finance.

La relazione esamina i principali sviluppi nel mercato dei trasporti e dei più importanti segmenti per il periodo Gennaio 2013 - Maggio 2014, indicando le possibili direzioni future del mercato.

In estrema sintesi, il dettagliato rapporto della società danese, sostiene che «il settore marittimo sta vivendo un processo di transizione guidato da una combinazione di innovazioni tecnologiche relative al consumo di carburante ed alle esigenze ambientali».

In attesa di un nuovo equilibrio fra domanda ed offerta, la volatilità del prezzo dei noli potrebbe aumentare ed alcune navi potrebbero essere demolite in anticipo. La frammentazione del mercato tra navi alimentate con carburanti efficienti ed unità più datate, possono portare ad ammortamenti di valore elevato. Questi straordinari cambiamenti non rappresentano solo una minaccia, ma anche un'opportunità per l'industria navale.

Nel 2013, sono entrate a far parte della flotta mondiale navi per una capacità di 1,3 milioni di teu, contro una demolizione pari a 440.000 teu che ha portato un incremento del 6% della flotta, a fronte di una crescita netta del 6% nel 2012, dell'8% nel 2011 e del 10% nel 2010.

Secondo il rapporto, le unità post-Panamax consegnate lo scorso anno sono aumentate del 15%. Oggi, quasi ogni quattro navi container in mare, una è post-Panamax, il 55% della capacità totale della flotta mondiale. «Le ripercussioni della crisi finanziaria stanno lentamente diminuendo ed il recupero sta prendendo piede nelle economie avanzate. Ma sembra inevitabile che i costi della crisi sono stati elevati» precisa il rapporto. «La strada della ripresa dovrebbe essere lunga ed accidentata, per il costo dei recenti ordini in eccesso che potrebbe rivelarsi più dannoso di un calo temporaneo delle tariffe di trasporto in un mercato con eccesso di offerta. Una rottamazione anticipata potrebbe essere la nuova norma, almeno fino a quando non sarà ristabilito l'equilibrio tra domanda e offerta».

Dieci navi post-Panamax da 5.000 teu, con un'età media di 18 anni sono state demolite nei primi quattro mesi del 2014. Due di queste avevano solo 16 anni, per questo Danish Ship Finance ha definito la loro demolizione «straordinaria».

Anche se può sembrare assurdo considerare la demolizione di unità così giovani, Danish Ship Finance prevede che il divario tra domanda e offerta aumenterà ulteriormente quest'anno e oltre, provocando ancora di più la volatilità dei tassi di nolo.

La Commissione Europea autorizza Maersk Line, MSC e CMA CGM ad avviare l'attività operativa della P3 Network

Via libera anche alla G6 Alliance delle compagnie APL, Hapag-Lloyd, HMM, MOL, NYK e OOCL

~~Infomare~~ Dopo l'approvazione della statunitense Federal Maritime Commission, ottenuta lo scorso marzo (~~Infomare~~ del 21 marzo 2014), oggi la nuova alleanza armatoriale P3 Network costituita dalle prime tre compagnie mondiali del settore del trasporto marittimo di linea - la danese Maersk Line, l'elvetica Mediterranean Shipping Company (MSC) e la francese CMA CGM - ha ottenuto il via libera anche dalla Commissione Europea. Bruxelles ha infatti informato i tre partner che non intende avviare procedure nei confronti della P3 ed ha precisato che la Commissione UE continuerà tuttavia a monitorare il mercato e a vagliare qualsiasi rischio per la concorrenza derivante dall'avvio operativo della P3 Network così come dell'alleanza armatoriale G6 che è costituita dalle compagnie APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine (HMM), Mitsui O.S.K. Lines (MOL), Nippon Yusen Kaisha (NYK) e Orient Overseas Container Line (OOCL) e che ha ottenuto anch'essa il via libera di Bruxelles.

L'alleanza P3, di carattere operativo e non commerciale, è basata su un vessel sharing agreement a lungo termine relativo ai traffici est-ovest sulle rotte Asia-Europa, transpacifiche e transatlantiche che consentirà alle tre compagnie di navigazione di mettere in campo una flotta di portacontainer di capacità di carico complessiva pari a 2,6 milioni di container teu (~~Infomare~~ del 18 giugno 2013).

Maersk Line, MSC e CMA CGM, che prevedono di avviare l'attività dell'alleanza il prossimo autunno, hanno espresso soddisfazione per la decisione della Commissione Europea ed hanno confermato che continueranno a cooperare strettamente con le autorità per la concorrenza e per il traffico marittimo, tra cui quelle di Cina e Corea del Sud che devono ancora autorizzare l'avvio operativo della P3, al fine di specificare la natura della nuova alleanza. Ricordiamo che la sudcoreana Fair Trade Commission ha chiesto all'autorità antitrust cinese di collaborare all'esame della P3 Network (~~Infomare~~ del 24 marzo 2014). (~~Infomare~~)

ESPO, la pesatura dei container non deve costituire un ostacolo alla movimentazione delle merci nei porti

Secondo l'associazione dei porti europei, il peso dovrebbe essere verificato preferibilmente nel luogo di origine della spedizione

~~inf~~ Accogliendo favorevolmente la recente decisione del comitato per la sicurezza marittima dell'International Maritime Organization (IMO), secondo cui l'obbligatoria verifica del peso lordo dei container prima del loro imbarco sulle navi è una responsabilità a carico del caricatore/spedizioniere, e concordando sul fatto che la verifica del peso dei contenitori può svolgere un ruolo importante nel migliorare la sicurezza dei trasporti marittimi e dell'intera catena di trasporto in quanto false dichiarazioni del peso del contenitore comportano rischi per la sicurezza, l'European Sea Ports Organisation (ESPO) ha tuttavia sottolineato che tale verifica, quando sarà resa obbligatoria, non dovrà costituire un ostacolo alla movimentazione delle merci nei porti.

In particolare, l'associazione dei porti europei auspica che l'introduzione di questo nuovo emendamento alla convenzione SOLAS sulla salvaguardia della vita umana in mare nella legislazione comunitaria e nazionale chiarisca ulteriormente la responsabilità dei caricatori ed eviti che questa responsabilità venga accollata ai porti e ai terminalisti portuali. Secondo ESPO, la pesatura deve avvenire prima che i container entrino nelle aree portuali e preferibilmente nel luogo di origine della spedizione.

«Noi - ha spiegato Isabelle Ryckbost, segretario generale di ESPO - riconosciamo l'importanza di conoscere il peso esatto dei contenitori, non solo per il trasporto marittimo ma per tutta la catena del trasporto. Dobbiamo individuare la soluzione più agevole per tutti gli operatori della catena di trasporto, ma dobbiamo assolutamente evitare che questa operazione di pesatura gravi sulle attività di movimentazione portuali e accentui la congestione del porto. Ciò - ha sottolineato - potrebbe accadere se l'erroneo peso dichiarato del container viene rilevato solamente in una fase tardiva, cioè in un porto o in un'area terminalistica». (11)

ESPO sta realizzando un codice di buone pratiche per i porti in cui approdano navi da crociera e traghetti

Verranno proposti consigli sull'accoglienza delle navi passeggeri in materia di politiche applicate e di servizi disponibili

 L'European Sea Ports Organisation (ESPO) sta realizzando un codice di buone pratiche per i porti che accolgono navi da crociera e traghetti. «Un numero sempre maggiore di porti europei - ha spiegato Eeva Hietanen, presidente del Comitato Passeggeri di ESPO - sono coinvolti in attività crocieristiche. Inoltre il traffico dei traghetti rimane un mercato importante per numerosi porti europei. Mercati e passeggeri-crocieristi devono rispondere ad esigenze completamente diverse e in molti casi entrambe le funzioni devono essere combinate. Sono lieta che all'interno di ESPO possiamo porre ancora più attenzione a come le Autorità Portuali potrebbero affrontare le sfide di questo settore che è importante e in rapida crescita».

L'obiettivo del codice in via di definizione da parte di ESPO è quello di riunire esperienze pratiche dell'attività dei porti europei nel segmento delle crociere e dei traghetti e di proporre ai porti europei consigli sull'accoglienza delle navi passeggeri in materia di politiche applicate e di servizi disponibili. ESPO ha specificato che per raggiungere tale scopo l'associazione è pronta ad affrontare un dibattito costruttivo con le organizzazioni che rappresentano le compagnie crocieristiche o con altri soggetti che operano nei settori delle crociere o dei traghetti.

«L'esperienza con la "Green Guide" e con il "Code of Practice on Societal Integration of Ports" di ESPO - ha rilevato Isabelle Ryckbost, segretario generale dell'associazione dei porti europei - dimostra che questo approccio bottom-up funziona e che è uno dei modi migliori per addentrarsi in un problema che sta diventando sempre più difficile per i porti europei, per divulgare buoni esempi e motivare gli altri a fare meglio. Sono convinta che il lavoro del Comitato Passeggeri di ESPO produrrà un altro strumento molto utile per le Autorità Portuali europee». 

04/06/2014
ambiente, politiche maritime

Che cos'è il Polar Code

L'aumento del traffico commerciale nelle di rotte delle acque polari ha determinato nel tempo la necessità di approvare nuove norme che garantiscano la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente in questi tratti di mare. Ma chi si occuperebbe di creare queste leggi? Ovviamente l'unico organismo preposto a farlo al livello internazionale, l'International Maritime Organization (Imo), convenzione autonoma dell'Onu nata nel 1959

Il sistema di norme per la navigazione in acque polari si chiama *International Code for Ships operating in Polar water*, o più semplicemente **Polar Code**. Mira a regolare gli aspetti tecnici che possono essere causa da imprevisti nella navigazione polare, in particolare riguardo la costruzione delle navi, alla preparazione dei marittimi e alle operazioni di salvataggio. Scritto nel 2010, il codice dovrebbe essere implementato

nel **Solas** (convenzione Imo sulla salvaguardia della vita in mare, **qui** un elenco delle convenzioni più importanti) per novembre di quest'anno. Il sub-comitato dell'Imo *Ship Design and Construction*, che si occupa delle tematiche relative alla costruzioni delle navi, ha presentato il risultato del proprio lavoro, sottoponendo una bozza che è **stata discussa** con parere favorevole al *Maritime Safety Committee* (Msc) tenutosi a maggio. L'Msc dovrà decidere nella prossima sessione di novembre in merito all'adozione del Capitolo XIV della Solas, "Safety measures for ships operating in polar waters". Qualora venga approvato, una parte del Polar Code relativo alla sicurezza diventerebbe obbligatorio per le navi che navigano in queste acque.

Questo è l'aspetto che riguarda la sicurezza. A proposito dell'ambiente, invece, le norme non vanno implementate nel Solas ma nel Marpol (convenzione Imo per la prevenzione dell'inquinamento), soprattutto nelle Sezioni I (prevenzione inquinamento), II (sostanze liquide nocive), IV (liquidi di scarico), V (rifiuti). La prossima sessione del "Maritime Environment Protection Committee" discuterà dell'approvazione.

Per navigare nell'Artico e nell'Antartico, il Code prevede che le navi abbiano uno specifico certificato, diviso in tre classi a seconda della capacità della nave di affrontare le acque polari. Classe A per le rompighiaccio, B per navi che non hanno la stessa struttura ma possono affrontare situazioni di acqua ghiacciata, C per le navi abilitate alla navigazione in acque che presentano minori difficoltà tecniche che per le altre due categorie. Il certificato sarà rilasciato in base alle specifiche tecniche della nave e alle informazioni riguardanti le potenziali operazioni di salvataggio della nave e dei passeggeri, e all'impatto ambientale.

L'interesse nelle regioni artiche è molto forte. Nei prossimi anni assisteremo a un aumento dell'utilizzo delle risorse del sottosuolo, maggior turismo e un incremento di navi che utilizzeranno l'Artico per andare dall'Asia all'Europa. In previsione di queste attività, è fondamentale che le navi siano pronte per attraversare queste acque e che i marittimi abbiano l'adeguata preparazione.

In ogni caso, anche se la sua stesura terminerà ad autunno, sembra difficile che il Codice possa entrare in vigore prima del 2017.

CKYHE partners mull extension to the US trades

The CKYH partners and Evergreen have filed with the US authorities to enter into discussions on extending the CKYHE partnership, that was implemented in April on the Far East-Europe trade, to the US related trades. Various cooperation options will be considered within the frame of a proposed CKYHE Discussion Agreement which was filed with the Federal Maritime Commission (FMC) on 22 May 2014.

The agreement would allow the carriers to discuss and exchange information to optimize the rotations and deployment of ships with the aim of offering an efficient port coverage while reigning in costs. However, the five carriers involved would continue to compete with each other, through separate marketing and rate policies.

Unlike the G6 and P3 arrangements which are structured as 'vessel sharing agreements', the CKYHE 'discussion agreement' does not involve the sharing of vessels and slots at this stage. It is believed this choice will spare the time consuming approval process required for such an extensive alliance agreement to become effective.

Instead, the five carriers will maintain separate vessel and slot sharing agreements between Evergreen and the individual CKYH carriers. Such agreements currently cover cooperation on the Transatlantic and FE-US sectors involving the following services:-

- ▶ Evergreen-CKYH Transatlantic Express Service vessel sharing agreement on the 'TAE/TAS-1' service from September 2009.
- ▶ Evergreen-COSCO slot exchange agreement covering slots on the 'CEN' with the 'CPS' from May 2013.
- ▶ The 'CHE' vessel sharing agreement covering cooperation between COSCO, Hanjin and Evergreen on the joint FE-USEC 'AWE2/NUE2' and 'AWE8/AUE' services from May 2014.
- ▶ Evergreen-COSCO vessel sharing agreement covering cooperating on the joint FE-USWC 'HTW/SEA' service from May 2014.
- ▶ Evergreen-Hanjin slot exchange agreement covering slots on the 'PSX' and 'PM1' services with the 'HTW' and 'CPS' services from May 2014.
- ▶ Evergreen-K Line slot exchange agreement covering slots on the 'AWE4' with the 'AUE' from May 2014.
- ▶ Evergreen-Yang Ming slot exchange agreement coverings slots on the 'AWE4' with the 'AUE' and 'NUE2' from May 2014.