

RASSEGNA STAMPA DEL

10 gennaio 2020

Cosco scommette sulle crociere al Pireo

Genova - Le previsioni di traffico passeggeri dei porti greci sono positive e si stima che ci sarà una crescita ulteriore rispetto al 2019. Nell'anno appena trascorso sia le toccate nave che il numero di passeggeri è cresciuto del 15%. Lo annuncia l'agenzia di stampa cinese Xinhua citando fonti locali. I passeggeri nel corso dell'anno sono arrivati a 5,53 milioni e le toccate sono state quasi 4 mila, secondo la Hellenic Ports Association.

Il Pireo ha una quota preponderante di traffico e ha segnato 622 toccate nel 2019. Nel 2020, secondo i manager di Cosco Shipping, il colosso cinese che gestisce il principale porto greco, il traffico è destinato a salire.

Impiego marsigliese per 3 ferry di GNV

Grazie ai siti di tracking AIS si nota in questi giorni una nutrita presenza di ferry della compagnia GNV presso le banchine del porto di Marsiglia.

Nessuna nuova linea della compagnia genovese in terra di Francia, ma un triplo noleggio che vede impegnati nello scalo provenzale i traghetti GNV Allegra, Rhapsody e Aurelia, impiegati nelle prossime settimane come accomodation vessel per ospitare l'equipaggio della nave da crociera Norwegian Spirit. La cruiseship, di proprietà del gruppo americano Norwegian Cruise Line, è infatti affidata alle cure di Chantier Naval de Marseille, controllata dalla genovese San Giorgio del Porto, che sta effettuando un sostanzioso intervento di refitting.

NCL stanziato ben 100 milioni di dollari per rifare il 'look' alla Spirit: la commessa assegnata nell'ottobre scorso al cantiere francese (ma di proprietà italiana) prevede un profondo rifacimento degli interni e l'aggiunta di nuove cabine. La nave è entrata in bacino a Marsiglia lo scorso 2 gennaio, e ci resterà per circa 40 giorni. Periodo in cui l'equipaggio della cruiseship americana, composto da circa 1.000 persone (è di 2.000 unità, invece, la capacità relativa ai passeggeri), verrà accolto sui tre traghetti di GNV.

La compagnia genovese, interpellata da *Ship2Shore*, si è limitata a confermare "l'impiego di alcune unità per servizi di supporto logistico alle operazioni".

F.B.

Per il 2020 Ocean Alliance conferma gli scali ai porti italiani di Genova, La Spezia e Trieste. Soppressi gli scali diretti a Venezia

L'alleanza armatoriale containerizzata Ocean Alliance ha presentato oggi la nuova configurazione della propria rete di servizi di linea programmata per quest'anno che conferma gli scali ai porti italiani di Genova, La Spezia e Trieste già inclusi nella pianificazione per il 2019 mentre prevede la soppressione delle toccate al porto di Venezia che sinora è compreso nella rotazione del servizio AEM6 che collega la Cina e il sud-est asiatico con l'Adriatico e che nella nuova programmazione non figura quale scalo diretto nell'ambito del network dell'alleanza che è formata dalle compagnie di navigazione CMA CGM, COSCO Shipping Lines, Evergreen Line e Orient Overseas Container Line (OOCL).

Il porto di Genova, invece, continuerà ad essere scalato dai due servizi marittimi AEM1 e AEM2 che collegano l'Asia con il Mediterraneo e dal servizio transatlantico MENA che connette gli scali portuali del Mediterraneo occidentale con quelli della costa orientale degli USA.

Inoltre nel 2020 il porto della Spezia continuerà ad essere toccato dal servizio di linea Asia-Mediterraneo AEM1 e da quello transatlantico MENA. Confermato nella nuova configurazione del network di rotte, denominata Day 4, anche il porto di Trieste nella rotazione del servizio Asia-Mediterraneo AEM6.

Nella rete di servizi Day 4 saranno impiegate circa 320 portacontainer per una capacità di stiva complessiva pari a 3,76 milioni di teu, rispetto a circa 330 navi per una capacità di 3,8 milioni di teu nella precedente programmazione Day 3.

Il nuovo network dei servizi di linea della Ocean Alliance, che diventerà operativo dal prossimo aprile, avrà la seguente configurazione:

Sette servizi Asia-Europa

- AEU1: Shanghai, Ningbo, Xiamen, Yantian, Singapore, canale di Suez, Felixstowe, Zeebrugge, Gdansk, Wilhelmshaven, Pireo, canale di Suez, Singapore, Yantian, Shanghai
- AEU3: Tianjin, Dalian, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Singapore, canale di Suez, Pireo, Rotterdam, Amburgo, Anversa, Rotterdam, canale di Suez, Shanghai, Tianjin
- AEU7: Xiamen, Nansha, Hong Kong, Yantian, Cai Mep, Port Kelang, canale di Suez, Pireo, Amburgo, Rotterdam, Zeebrugge, Felixstowe, canale di Suez, Singapore, Hong Kong, Xiamen
- AEU2: Tianjin, Busan, Ningbo, Shanghai, Yantian, Singapore, canale di Suez, Southampton, Dunkirk, Amburgo, Rotterdam, Southampton, Algeciras, canale di Suez, Port Kelang, Tianjin
- AEU6: Qingdao, Shanghai, Ningbo, Yantian, Singapore, canale di Suez, Algeciras, Le Havre, Rotterdam, Anversa, Le Havre, Malta, canale di Suez, Port Kelang, Qingdao
- AEU5: Kaohsiung, Qingdao, Ningbo, Shanghai, Taipei, Yantian, Tanjung Pelepas, canale di Suez, Rotterdam, Felixstowe, Amburgo, Rotterdam, canale di Suez, Colombo, Tanjung Pelepas, Kaohsiung

- AEU9: Ningbo, Shanghai, Kaohsiung, Yantian, Singapore, Colombo, canale di Suez, Anversa, Amburgo, Rotterdam, canale di Suez, Port Kelang, Ningbo

Quattro servizi Asia-Mediterraneo

- AEM1: Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Singapore, canale di Suez, Pireo, La Spezia, Genoa, Fos, Valencia, Pireo, canale di Suez, Colombo, Singapore, Hong Kong, Qingdao
- AEM2: Qingdao, Pusan, Shanghai, Ningbo, Nansha, Yantian, Singapore, canale di Suez, Malta, Valencia, Barcellona, Fos, Genoa, Malta, Beirut, canale di Suez, Jeddah, Jebel Ali, Port Kelang, Xiamen, Qingdao.
- AEM3: Pusan, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Shekou, Singapore, canale di Suez, Port Said West, Beirut, Istanbul Evyap (Izmit), Istanbul Ambarli (Avcilar), Constanza, Odessa, Pireo, Port Said West, canale di Suez, Jeddah, Port Kelang, Pusan
- AEM6: Shanghai, Ningbo, Pusan, Shekou, Singapore, canale di Suez, Malta, Koper, Trieste, Rijeka, Port Said West, canale di Suez, Jeddah, Port Kelang, Shekou, Shanghai

Otto servizi transpacifici dedicati al Pacifico sud-occidentale

- AAS2: Fuqing, Nansha, Yantian, Xiamen, Los Angeles, Fuqing
- CEN: Tianjin, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Prince Rupert, Los Angeles, Oakland, Tianjin
- SEA2: (AWE5), Port Kelang, Singapore, Laem Chabang, Cai Mep, Yantian, Los Angeles, Oakland, Yantian, (AWE5)
- AAC2: Qingdao, Shanghai, Ningbo, Los Angeles, Oakland, Tokyo, Qingdao
- AAS: Kaohsiung, Cai Mep, Hong Kong, Yantian, Kaohsiung, Long Beach, Kaohsiung
- AAS3: Taipei, Xiamen, Yantian, Los Angeles, Oakland, Taipei
- AAS4: Hong Kong, Yantian, Kaohsiung, Taipei, Los Angeles, Oakland, Tacoma, Kaohsiung, Yantian
- AAC4: Ningbo, Shanghai, Pusan, Long Beach, Pusan, Ningbo

Quattro servizi transpacifici dedicati al Pacifico nord-occidentale

- MPNW: (MEX4), Yantian, Xiamen, Ningbo, Shanghai, Pusan, Seattle, Vancouver, Qingdao, (MEX4)
- CPNW: Hong Kong, Yantian, Ningbo, Shanghai, Prince Rupert, Vancouver, Shanghai, Hong Kong
- EPNW: Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Yantian, Tacoma, Vancouver, Tokyo, Osaka, Qingdao, Shanghai
- OPNW: Shekou, Hong Kong, Yantian, Kaohsiung, Vancouver, Seattle, Pusan, Kaohsiung, Shekou

Sette servizi transpacifici tra l'Asia e la costa orientale del Nord America/Golfo USA

- AWE1: Qingdao, Ningbo, Shanghai, Pusan, Colon, Savannah, Charleston, Boston, New York, Colon, Qingdao
- AWE2: Qingdao, Ningbo, Shanghai, Pusan, New York, Norfolk, Savannah, Qingdao
- AWE3: Xiamen, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Colon, Savannah, New York, Norfolk, Baltimore, Xiamen
- AWE4: Cai Mep, Hong Kong, Yantian, Xiamen, Shanghai, Colon, New York, Savannah, Charleston, Cai Mep

- AWE5: (SEA2), Yantian, Cai Mep, Singapore, Port Kelang, Colombo, Halifax, New York, Norfolk, Savannah, Charleston, Port Kelang, (SEA2)
- GME: Shanghai, Ningbo, Xiamen, Yantian, Houston, Mobile, Tampa, Shanghai
- GME2: Singapore, Hong Kong, Shekou, Ningbo, Shanghai, Pusan, Houston, Mobile, New Orleans, Tampa, Miami, Singapore

Tre servizi transatlantici

- MENA (Non-OA loop): Fos, Genoa, La Spezia, Barcellona, Valencia, New York, Norfolk, Savannah, Miami, Algeciras, Fos
- TAE: Southampton, Anversa, Rotterdam, Bremerhaven, Le Havre, New York, Norfolk, Savannah, Charleston, Southampton
- EAG: Le Havre, Anversa, Rotterdam, Bremerhaven, Charleston, Miami, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, Le Havre

Quattro servizi Asia-Medio Oriente

- MEX: Qingdao, Shanghai, Ningbo, Nansha, Singapore, Jebel Ali, Abu Dhabi, Dammam, Abu Dhabi Port Kelang, Qingdao
- MEX2: Lianyungang, Qingdao, Shanghai, Hong Kong, Shekou, Singapore, Jebel Ali, Hamad, Dammam, Jubail, Abu Dhabi, Singapore, Nansha, Lianyungang
- MEX4: (MPNW), Qingdao, Ningbo, Shekou, Singapore, Jebel Ali, Dammam, Bahrain, Sohar, Singapore, (MPNW)
- MEX5: Shanghai, Ningbo, Taipei, Shekou, Tanjung Pelepas, Port Kelang, Jebel Ali, Umm Qasr, Jebel Ali, Port Kelang, Hong Kong, Shanghai

Due servizi Asia-Mar Rosso

- RES1: Tianjin, Qingdao, Ningbo, Nansha, Shekou, Singapore, Jeddah, Sokhna, Aqaba, Jeddah, Port Kelang, Ningbo, Tianjin
- RES2: Shanghai, Ningbo, Taipei, Xiamen, Shekou, Singapore, Djibouti, Jeddah, Sokhna, Aqaba, Djibouti, Singapore, Shanghai

Nel porto di Tallinn sarà costruito un nuovo terminal crociere

Nel porto di Tallinn sarà costruito un nuovo terminal crociere che verrà completato nel luglio 2021. L'Autorità Portuale dello scalo estone ha sottoscritto con la società di costruzioni YIT Eesti il contratto per la realizzazione del terminal, commessa che ha un valore di 13,7 milioni di euro.

Il nuovo terminal sarà costituito da un edificio a tre piani che potrà ospitare sino a 2mila persone e da un'adiacente area di 4mila metri quadri. L'opera verrà realizzata nell'area portuale Old City Harbour, che è dedicata al traffico dei passeggeri, nei pressi della banchina attualmente destinata al traffico crocieristico.

Nel 2019 al porto di Tallinn sono approdate 338 navi da crociera per un totale di 656mila passeggeri.

Robert Sappio è il nuovo presidente dell'Institute of International Container Lessors

Robert Sappio, amministratore delegato della statunitense SeaCube Container Leasing Ltd., è stato nominato chairman per il 2020 dell'Institute of International Container Lessors (IICL), l'associazione che rappresenta le aziende che noleggiano container intermodali e chassis. Sappio subentra nell'incarico a Marco Poggio, amministratore delegato della Touax Global Container Services di Singapore.

Sappio è entrato a far parte della SeaCube nel 2014 come direttore operativo ed è stato promosso a CEO della società nel giugno 2017. In precedenza aveva ricoperto gli incarichi di presidente per le Americhe della Rickmers-Linie e di amministratore delegato della Alvarez & Marsal ed aveva anche lavorato per trent'anni nella compagnia di navigazione APL diventandone senior vice president.

Il consiglio direttivo dell'Institute of International Container Lessors ha eletto inoltre primo vicepresidente dell'associazione William J. Shea, presidente e CEO della Direct ChassisLink Inc., secondo vice presidente dell'associazione Brian M. Sondey, presidente e CEO della Triton International Ltd., e tesoriere dell'associazione Charles Wellins, presidente e CEO della FlexiVan Leasing Inc.

Livorno: portale del lavoro portuale

LIVORNO – Da qualche giorno è on line il portale del lavoro portuale per gli scali gestiti dall’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.

Come informa la stessa AdSp, il sito è dedicato a contenere tutte le notizie inerenti le imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali, nonché la fornitura di lavoro portuale temporaneo nei porti dell’ente, incluso il Piano organico del porto.

Sul portale sono inoltre pubblicati i dati statistici relativi al numero dei turni effettuati dalla agenzia che fornisce lavoro temporaneo alle imprese autorizzate. In seguito, il sito ospiterà ulteriori studi e analisi.

Il sito web, accessibile all’indirizzo lavoroportuale.portaltotirreno.it e ospitato in cloud, è sviluppato in aderenza alle linee guida emesse dall’AgID per i siti della Pubblica amministrazione, su una piattaforma software open source evoluta, adatta per evoluzioni del contenuto e delle modalità di pubblicazione e visualizzazione.

Al suo interno, oltre ad essere illustrate le funzioni del lavoro portuale, disciplinato dalla Legge n.84 del 1994, dai Decreti Ministeriali attuativi e dai regolamenti delle Autorità di Sistema portuale, troviamo quattro sezioni

Operazioni Portuali, nella quale è possibile consultare la lista delle autorizzazioni o scaricare i moduli per le domande,

Servizi Portuali, dove si trova la lista delle autorizzazioni;

Lavoro Temporaneo, dove sono consultabili i regolamenti e le informazioni relative al lavoro temporaneo nel porto di Livorno;

Statistiche, contenente i dati statistici relativi agli ultimi anni.

Provenzano visiterà il porto di Gioia Tauro

GIOIA TAURO – Il ministro per il Sud e la coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, sabato 11 Gennaio alle ore 15, farà visita all’Autorità portuale e al porto di Gioia Tauro.

A fare gli onori di casa sarà il commissario straordinario Andrea Agostinelli che, insieme al management dell’Ente, alle Istituzioni locali e ai rappresentanti delle Forze dell’Ordine, illustrerà le attività di rilancio del porto, messe in campo per permettere allo scalo calabrese, dopo diversi anni di crisi, di tornare ad assumere una posizione leader nel Mediterraneo.

Sarà, anche, l’occasione per soffermarsi con il ministro Provenzano sulle infrastrutturazioni in fase di progetto, nonché sulle criticità dell’implementazione della Zona Economica Speciale della Regione Calabria.

Ricordiamo, infine, che la proposta di semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le Zone Economiche Speciali (Zes) e le Zone Logistiche Speciali (Zls), inviata dalle Regioni e dalle Autorità di Sistema portuale del Sud, al ministro Giuseppe Provenzano ha ricevuto il pieno sostegno da parte di Assoporti, l’Associazione dei Porti Italiani.

Questioni darsena Europa: Corsini risponde a Il Tirreno

..... questioni che si affrontano in sede di progettazione esecutiva, nel confronto allargato ai vari soggetti..... aprire questa discussione ora, significa condannarsi a una impasse”.

Questa è tutta l’argomentazione che l’ingegner Corsini ha saputo opporre alle riserve critiche, provenienti da ambienti altamente qualificati (quanto restii a scoprirsi) sul progetto preliminare per la darsena Europa a cui la nostra testata ha fatto ultimamente da portavoce.

In un’intervista da noi pubblicata proprio nel Gennaio del 2008, l’allora presidente dell’Authority, Roberto Piccini, parlava della darsena Europa come di un’opera “*in stallo*” e sosteneva che Livorno avrebbe potuto disporre della nuova infrastruttura “*non prima del 2013*”.

Purtroppo stiamo parlando di cose serie e non ci viene da ridere se, di fronte a certe fondate osservazioni sollevate da chi nel porto deve navigare e, sopra tutto, effettuare, in ogni condizione, anche le manovre nautiche più delicate, si risponde eludendo (ma non elidendo) un problema documentatamente proposto sventolando il rischio di “*una impasse*” che, di fatto, fra progetti presentati e poi dovuti ritirare, si protrae ormai da almeno dodici o quindici anni.

Bisogna dire che, se può essere comprensibile una risposta elusiva da parte – per esempio – dell’assessora al porto del Comune di fronte alla domanda di un giornalista su taluni difetti o criticità del progetto darsena Europa, non altrettanto giustificabili appaiono le funamboliche acrobazie verbali di un ingegnere fornito di un pregiatissimo curriculum professionale *in subiecta materia* come il presidente dell’AdSp, Stefano Corsini.

Se il presidente Gallanti, scomparso in questi giorni, ha legato il proprio nome all’aver dotato il porto di Livorno di un piano regolatore organico, è umanamente comprensibile che anche i suoi successori abbiano la giusta ambizione di lasciare qualcosa di concreto, sempre, però che non si tratti di qualcosa di concretamente errato.

Msc Crociere lancia campagna “Il mare oltre”

MILANO – Parte oggi la nuova campagna Msc Crociere “Il mare oltre”, realizzata dall’agenzia creativa Leagas Delaney. Lo spot, diretto dal regista inglese Stuart Douglas, ha una colonna sonora inedita del leggendario compositore Ennio Morricone con una sequenza di immagini mozzafiato che rappresentano il rapporto ancestrale che l’uomo ha con il mare che da millenni è la via per andare alla scoperta di nuovi mondi.

Non solo lo spot, ma tutta la campagna rafforza, inoltre, l’impegno profuso da Msc Crociere per il rispetto del mare e dell’ambiente. Da anni la compagnia, infatti, investe in programmi e tecnologie avanzate per ridurre al minimo l’impatto ambientale della propria flotta. Inoltre un ulteriore traguardo conseguito proprio a inizio anno è l’ottenimento del riconoscimento di compagnia “Carbon Neutral”, grazie all’azzeramento dell’impronta carbonica dei servizi offerti.

Leonardo Massa

Come ha spiegato Leonardo Massa (nella foto), country manager di Msc Crociere; *“Il mare oltre è molto più che il nome della nuova campagna brand di Msc. Il mare oltre celebra tutte le caratteristiche del mare, che non è solo l’elemento su cui viaggia la nave per raggiungere nuove terre e nuovi luoghi, ma è anche un percorso che accende il senso della scoperta e arricchisce il bagaglio delle nostre esperienze. Ed è proprio per questo che Msc Crociere ha sempre dedicato un’attenzione particolare al mare, dotandosi di una delle flotte più moderne e performanti dal punto di vista ambientale”*.

“Già dal 1° Gennaio 2020 Msc Crociere è diventata la prima grande compagnia crocieristica ad essere completamente carbon neutral, andando a compensare tutte le emissioni di anidride carbonica (CO2) prodotte dalla sua flotta attraverso progetti di alta qualità basati sull’utilizzo dei Blue Carbon Credits e sviluppati secondo i più alti standard internazionali. Ma il nostro impegno a lungo termine ci permetterà di raggiungere come obiettivo finale in futuro zero emissioni”, ha concluso Leonardo Massa.

La nuova campagna di brand rientra all’interno del piano industriale decennale di Msc Crociere presentato nel 2017, che porterà la flotta a raggiungere 29 navi entro il 2027.

Spedizioni, tutte le novità di Incoterms 2020

Sono diverse le novità proposte dalla Camera di commercio internazionale (ICC) in merito al diritto nelle transazioni commerciali per la consegna di merci tra partner globali. Incoterms 2020 fornisce appunto le ultime notizie circa le trasformazioni nel settore entrate in vigore il primo gennaio 2020.

Il primo cambiamento sostanziale apportato dagli Incoterms 2020 riguarda la differenziazione della portata assicurativa tra CIP e CIF. Nella versione 2010 secondo l'Art. A3 di CIF / CIP il compratore obbligava il venditore ad ottenere a proprie spese un'assicurazione con una copertura minima delle Clausole "C" dell'Institute Cargo Clause. La nuova versione lascia invariato tale copertura nel caso di resa CIF, mentre indica di default una copertura "A" per la resa CIP.

Altro cambiamento importante, l'acronimo da DAT a DPU. Negli Incoterms® 2010, l'unica differenza fra il termine DAT e il termine DAP era che nel DAT il venditore consegnava la merce "once unloaded from the arriving means of transport into a 'terminal'". Nel termine DAP, invece, il venditore consegna la merce "when the goods were placed at the disposal of the buyer on the arriving means of transport for unloading". Negli Incoterms® 2020 sono state apportate due modifiche. È stato invertito l'ordine in cui i termini vengono presentati (nell'edizione degli Incoterms® 2020 il DAP viene riportato prima del DPU, mentre negli Incoterms® 2010 il DAT veniva riportato prima del DAP). Inoltre, è stato modificato il nome del termine da DAT (Delivered at Terminal) a DPU (Delivered at Place Unloaded). Con tale modifica si intende sottolineare che il luogo di destinazione può essere qualsiasi posto e non necessariamente un terminal. Ovviamente, se il luogo di destino non è un terminal, il venditore deve assicurarsi che vi sia la possibilità tecnica di scaricare la merce.

Porto di Olbia, aggiudicato il servizio trasporto interno

L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna rende noto di aver affidato alla Turmo Travel Srl - in seguito al relativo bando di gara - il servizio di trasporto interno su navetta del porto di Olbia per i prossimi quattro mesi. Alcuni giorni fa il servizio di accoglimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli in arrivo e partenza dal porto di Olbia - Isola Bianca era andato invece alla Sinergest Spa. Infine resta ancora senza aggiudicatario, fa sapere l'Authority, il servizio di Info point all'interno del terminal passeggeri dell'Isola Bianca, inserito nel terzo lotto della procedura.

L'AIVP interverrà al World Urban Forum di Abu Dhabi

Il World Urban Forum di quest'anno, che si terrà a febbraio ad Abu Dhabi (capitale degli Emirati Arabi), avrà un relatore speciale per il settore dello shipping, l'Association International Villes et Ports (AIVP), una delle più importanti associazioni di livello europeo che si occupa della relazione città-porto.

Le Nazioni unite hanno quindi invitato l'AIVP, che interverrà sull'Agenda 2030, uno strumento di pianificazione urbanistica ratificato, tra gli altri, dalle città portuali di Venezia, Barcellona, Valencia, Algeciras, Marsiglia o Anversa. La relazione dell'AVIP (Port cities as proxies for global sustainable development: the AIVP 2030 Agenda) vedrà l'intervento di cinque esperti che lavorano in cinque città portuali differenti. In conclusione, verrà coinvolto anche il pubblico a prendere parte al dibattito.

«Grazie anche allo strumento dell'Agenda saremo in grado di discutere i problemi delle città e dei porti al più alto livello politico e di catturare meglio l'attenzione dei governi centrali», spiega José Sanches, consigliere dell'AIVP. Nello specifico, l'Agenda è divisa in dieci macrocategorie, a loro volta suddivise in 17 obiettivi e 46 azioni specifiche. Il filo che le collega tutte è la sostenibilità, ambientale ed economica. Per l'Agenda AIVP la città portuale è un nodo cruciale nella logistica del trasporti delle merci, in tutto il mondo, ed rappresenta il più alto livello di sviluppo urbano delle coste.

Il World Urban Forum nasce nel 2001 per permettere agli stati di discutere dei problemi e pianificare legati all'urbanizzazione. La prima edizione, tenutasi a Nairobi, in Kenya, nel 2002.

Costa Crociere apre le prenotazioni per Costa Toscana

Costa Crociere apre le vendite per gli itinerari della prossima ammiraglia *Costa Toscana*, già disponibili per la prenotazione nelle agenzie di viaggio e online. A poche settimane dal debutto di *Costa Smeralda*, la compagnia offre la possibilità di iniziare a programmare una vacanza anche sulla gemella *Costa Toscana*, che è attualmente in costruzione presso il cantiere Meyer di Turku (Finlandia). *Costa Toscana* e *Costa Smeralda* sono due navi a basso impatto ambientale alimentate a gas naturale liquefatto.

La prima crociera di *Costa Toscana* inizierà da Amburgo il 28 giugno 2021: 14 giorni con destinazione finale Savona e un programma che prevede soste lunghe, di due giorni e una notte, a Lisbona, Barcellona e Marsiglia. Nel corso dell'estate 2021 e sino alla prima settimana di novembre, *Costa Toscana* proporrà crociere di una settimana che andranno alla scoperta di cultura, arte e spiagge del Mediterraneo occidentale. L'itinerario comprende Savona (domenica), Napoli (lunedì), Cagliari (martedì), un giorno di navigazione, Palma di Maiorca (giovedì), Barcellona (venerdì) e Marsiglia (sabato). Dalla metà di novembre 2021 sino a Pasqua 2022 inclusa, l'itinerario sarà sempre di una settimana, ma cambierà per visitare due città d'arte italiane: Savona (sabato), Marsiglia (domenica), Barcellona (lunedì), Palma di Maiorca (martedì), un giorno di navigazione, Palermo (giovedì), Civitavecchia/Roma (venerdì). La crociera di Capodanno 2022, avrà un itinerario speciale di 9 nove giorni con l'aggiunta di Valencia.

Costa Crociere annuncia inoltre un'altra novità relativa al 2020. *Costa Victoria* prolungherà infatti la stagione estiva con quattro nuove crociere, anch'esse già disponibili per la prenotazione. Dal 9 settembre al 12 ottobre 2020 la nave partirà da Savona per una vacanza di 11 giorni nel Mediterraneo occidentale: Tolone, Tarragona, Ibiza, Palma di Maiorca, Minorca, Ajaccio, Olbia, Salerno, Portoferraio/isola d'Elba. La nave sosterrà in molti di questi porti dal mattino sino a tarda sera. Ulteriori novità relative agli itinerari di *Costa Victoria* dopo ottobre 2020 saranno annunciate nelle prossime settimane.

Zona logistica semplificata per Venezia e Rovigo

venezia - Il Governo ha dato il via libera a una Zls, Zona logistica semplificata, per l' area Metropolitana che include le province di Venezia e Rovigo.

La Legge di Bilancio, approvata dalla Camera con la fiducia, consente così di estendere le agevolazioni del credito di imposta proprie delle Zes anche in determinate aree del Centro-Nord, in particolare dove esista un porto di importanza europea (definito secondo i criteri del regolamento TEN-T), e quindi è il caso del Porto di Venezia, e vi siano aree ad esso funzionalmente connesse e ammesse alle deroghe degli aiuti di Stato dalla Commissione europea, come sono i Comuni del Polesine.

Con la consulenza di Ernst&Young è stato messo a punto un piano industriale per Confindustria Venezia Area Metropolitana di Venezia e Rovigo, che ora potrebbe realizzarsi: si stima che sarebbero disponibili 385 ettari ad oggi dismessi o abbandonati i quali, inseriti in una Zes, potrebbero attivare in tre anni 2,4 miliardi di euro di investimenti e 26.600 posti di lavoro, tra diretti e indiretti (uno ogni 320mila euro impegnati).

Ora sarà la Regione a definire un Piano strategico con cui darà inizio all' iter operativo della Zls rafforzata, individuando con precisione le attività e le modalità di sviluppo futuro.

Le ricadute, secondo l'associazione degli industriali, potrebbero essere diverse: da un lato attrarre investimenti anche dall' estero in quella che è un' area con una forte vocazione all' export, una infrastrutturazione completa (viaria, portuale, aeroportuale), una vocazione alla ricerca grazie anche alla presenza delle università e una buona qualità della vita. Dall' altra, potrebbe essere un richiamo per le stesse aziende italiane che hanno trovato nelle zone economiche speciali in Europa e al di fuori un luogo ideale per crescere, e che potrebbero decidere di far rientrare alcune produzioni.

Gioia Tauro, nel 2019 crescono i container +8,4% - Automotive: Automar rileva AutoTerminal GT da BLG Logistics

GIOIA TAURO - Il 2019 si concluso nel segno positivo per lo scalo di Gioia Tauro, dopo due anni di stagnazione dei traffici, il 2017 e nel 2018, lo scalo è tornato pertanto a crescere nell'anno appena concluso.

Nel porto calabrese è stata inoltre completata l'acquisizione da parte di Automar S.p.A., società partecipata da Bertani S.p.A., Grimaldi Group S.p.A. e Mercurio S.p.A., di AutoTerminal Gioia Tauro (ATGT) S.p.A., società di gestione del terminal per lo stoccaggio e la movimentazione di automobili. L'operazione ha visto Automar S.p.A. rilevare il rimanente 50% del capitale societario dal gruppo tedesco BLG Logistics. La società acquisita, è stata rinominata AutoMar Gioia Tauro S.p.A., verrà successivamente incorporata in Automar S.p.A..

Il Terminal delle automotive ATGT si estende su un'area di 320 mila m², con una capacità di stoccaggio di circa 18 mila veicoli, è dotato di un centro PDI di 2.400 m² e di tre binari di raccordo ferroviario. Gioia Tauro nasce nel 1999 ad opera del gruppo BLG Logistics, leader europeo nel settore della movimentazione dei veicoli e nelle attività connesse a valore aggiunto. Nel 2016 Automar S.p.A. procede a rilevare il 50% delle azioni di ATGT, mettendo il terminal al servizio dei collegamenti car carrier del Gruppo Grimaldi.

Dall'analisi dei dati diffusi dall'Autorità Portuale riguardanti il settore container: nel 2019 il porto ha registrato una crescita dei traffici pari all'8,4% dei teus e dell'8,6% delle movimentazioni, rispetto al 2018. Nel dettaglio, è aumentato il numero di portacontainers attraccate e lavorate presso il terminal MCT che ha generato un relativo incremento del 5,1% con un innalzamento dei movimenti di circa 1,6 milioni e una relativa crescita percentuale dell'8,6. Sono cresciute inoltre del 2,8% le navi madri mentre i feeder hanno segnato un + 3%.

Si tratta di un dato rilevante - spiega in una nota l'Authority - che riconferma Gioia Tauro essere il primo hub nazione nel settore del transhipment, con un andamento del traffico posizionato su risultati positivi, consolidati ormai da diversi mesi, in crescita costante già da aprile scorso. «*Attendiamo il 2020*» - ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - «*per certificare un completo rilancio dei traffici portuali, che ha già dato i suoi frutti sin dal secondo semestre del 2019*». - ha aggiunto Agostinelli -«*Ogni sforzo dell'Autorità portuale andrà profuso nella realizzazione dei collegamenti ferroviari con la rete nazionale e nella valorizzazione del gateway ferroviario, ormai realizzato. Di tutto questo abbiamo avuto positivi riscontri dal ministro De Micheli, e di questo parleremo nei prossimi giorni con i candidati alle prossime elezioni regionali*».

L'acquisizione dell'intero pacchetto azionario di Medcenter Container Terminal S.p.A., avvenuta nell'aprile scorso, da parte di MSC tramite la controllata Terminal Investment Ltd. (TiL) ha iniziato pertanto a dare i suoi frutti. In primo piano infatti, a contribuire alla crescita dello scalo, gli investimenti fatti dal Terminalista di MCT attraverso un imponente progetto di rinnovamento dell'equipment e dei lavori di rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa per assicurare mobilità alle gru di banchina e ai mezzi meccanici di movimentazione dei container.

L'Autorità portuale ha avviato inoltre un programma triennale di lavori al fine di mantenere la profondità dei fondali del canale portuale (pari a 18 metri) si tratta di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali per una spesa di 3,5 milioni di euro. Mentre un investimento di oltre 8 milioni di euro, nel biennio 2020-2022, andrà a finanziare i lavori di completamento del terminal e di risanamento della banchina (tratti A e B) e l'adeguamento strutturale della pavimentazione nel tratto C.

Nuovo record storico di container al Trieste Marine Terminal: 688.647 Teu

Nel 2019 è proseguito il trend di crescita del Trieste Marine Terminal che ha fatto registrare una significativa accelerazione da quando Msc ha rilevato il 50% del capitale in mano a To Delta e la banchina ha raggiunto un nuovo record storico (in termini di Teu movimentati).

Nell'anno appena trascorso, secondo quanto comunicato dal terminalista a SHIPPING ITALY, i container imbarcati e sbarcati sono stati infatti 437.534, un dato in aumento del 8,57% rispetto ai 402.991 del 2018. In termini di Teu il totale degli sbarchi e imbarchi ha raggiunto quota 688.647, in crescita del 10,05% sempre rispetto all'anno precedente che rappresentava il primato appena infranto.

La quota di transhiment non è stata specificata ma nei primi sei mesi dell'anno incideva sul totale dei Teu movimentati per il 40%.

Il gruppo To Delta specifica inoltre che, parallelamente al traffico container, sono stati movimentati nel 2019 anche 42 pezzi heavy lift e break bulk in molti casi di dimensioni e peso notevoli.

Teu in flessione per Imt Terminal; rotabili e merci varie in crescita

Imt Terminal, società parte del Gruppo Ignazio Messina & C, ha chiuso l'esercizio appena trascorso con 130.903 container movimentati (-9,4%), pari a 200.050 Teu (-9,6%), mentre i metri lineari di carichi rotabili sono stati 146.763 (+61%) e le tonnellate di merci varie 30.102 (+44,6%).

Lo ha reso noto a SHIPPING ITALY la stessa Imt Terminal, precisando che “nel 2019 il terminal ha consolidato la propria vocazione multipurpose con una significativa crescita nel settore dei rotabili e merce varia, con buona evidenza su veicoli movimento terra, industriali e project. L'anno chiude invece con una flessione per il traffico container soprattutto a causa della sostituzione di alcuni servizi”.

Il terminal portuale aggiunge inoltre: “L'anno registra una movimentazione totale di 227.247 Teu (equivalenti) con una crescita positiva nell'ultimo trimestre di circa il 6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Questo trend di crescita è il risultato dell'acquisizione di nuovi volumi e servizi nella seconda parte dell'anno su Canada, East Med e Algeria”.



Ribaltamento di Fincantieri: meno spazio per i mega-yacht

Matteo Dell'Antico

Inizia a prendere forma il progetto definitivo del ribaltamento a mare, il piano per il maxi-ampliamento dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente. Dopo alcuni mesi di simulazioni e valutazioni tecniche, pare ormai certo - salvo clamorosi dietrofront - che l'ingrandimento del cantiere navale comporterà la demolizione, almeno parziale, di due banchine del porticciolo turistico Marina Genova, struttura che si trova a pochi passi dall'aeroporto dove vengono ormeggiate sia barche da diporto che mega-yacht.

Secondo quanto risulta al *Il Secolo XIX*, la necessità di demolire le due banchine sarebbe emersa dalle ultime valutazioni tecniche condotte dal Cetena - società controllata da Fincantieri - in collaborazione con Autorità di sistema portuale e Capitaneria di porto per garantire la sicurezza delle navi da crociera di grandi dimensioni che dovranno entrare e uscire dallo stabilimento. Una volta che il sito verrà potenziato, a Sestri Ponente saranno costruite navi molto più grandi di quelle che attualmente sono in fase di realizzazione. La demolizione delle banchine, vista la manovra che dovranno effettuare le imbarcazioni per accedere allo stabilimento, risulterebbe quindi necessaria così da guadagnare spazi ed evitare la possibilità che una nave da crociera urti una delle due banchine. Durante le simulazioni sono stati valutati vari e possibili incidenti che potrebbero verificarsi nello specchio acqueo che di-

vide Marina Genova da Fincantieri durante la fase di manovra delle navi e sarebbe emersa la necessità di abbattere almeno parzialmente due moli visto che le nuove navi che dovranno essere manovrate in quell'area saranno, in futuro, molto più gran-

di rispetto a quelle attuali. Oltre alle valutazioni sulla manovra in sicurezza delle navi, al Cetena, da parte di Palazzo San Giorgio è stato affidato anche uno studio sugli effetti del moto ondoso causato dalla navigazione, in quel tratto di mare, di navi da cro-

ciera di grandi dimensioni. I primi risultati, in quest'ultimo caso, avrebbero dato il via libera alla navigazione senza riscontrare particolari problemi.

Gli spazi dove si trova Marina Genova sono stati dati in concessione per 92 anni dall'Autorità di sistema portuale alla società che gestisce il porticciolo turistico, mentre le banchine sono di proprietà di Marina Genova. Se, come ormai pare quasi certo, i moli dovranno essere demoliti, è probabile che il porticciolo riceverà un risarcimento economico sia per una minore superficie sulla quale potrà operare che per la perdita di diversi ormeggi per mega-yacht anche se per ora, sull'argomento, dai vertici della marina arriva un deciso «no comment». Lo scorso mese, nel maxi-emendamento alla legge di Bilancio 2020 sono stati stanziati 480 milioni di euro per l'ampliamento del cantiere genovese. Le risorse che finanziano il piano, interamente statali a carico del Fondo Infrastrutture, verranno distribuite fino al 2024 per il completamento del progetto in lotti successivi. L'intervento consentirà allo stabilimento di ampliarsi e modernizzarsi, per puntare alla costruzione di navi fino a 170 mila tonnellate, al pari di altri stabilimenti come Marghera e Monfalcone. Il piano prevede riempimenti a mare e la creazione di un nuovo bacino di carenaggio per un costo totale superiore ai 700 milioni di euro di cui 85 milioni saranno messi a disposizione dall'Autorità di sistema portuale. —