



NONSOLOMARE

A GENOVA NASCE IL TESTING FACILITY

■ Si chiama Testing facility, ed è un ambiente di prova, una sorta di laboratorio che riproduce parti di navi, pensato per testare l'utilizzo di robot per le ispezioni a bordo. È appena nato presso l'Università di Genova nell'ambito del progetto europeo Robins (Robotics technology for inspection of ships) che vuole realizzare il Testing facility per favorire il trasferimento delle tecnologie robotiche a supporto degli ispettori in ambienti di bordo difficili o pericolosi. Nella Testing facility le parti delle navi sono ricostruite utilizzando pezzi recuperati dai lavori di riparazione. In quell'ambito vengono fatti muovere i robot ispettori. Oltre all'Università di Genova, alla realizzazione dei modelli concorre anche il cantiere navale San Giorgio del porto (che è anche membro dell'advisory board del progetto Robins), mettendo a disposizione i materiali di recupero.

INTESA TRA RINA E CHINA STATE SHIPBUILDING

■ Rina e China State Shipbuilding Corporation (Cssc) hanno firmato un accordo di cooperazione strategica per alcune attività legate alla costruzione delle navi passeggeri. Rina, specializzata nella classificazione dei traghetti e nella classificazione delle crociere, fornirà supporto tecnico a Cscs. L'accordo, è stato firmato a Pechino da Ugo Salerno, ceo di Rina, e da Lei Fanpei, chairman di Cscs. Come parte della collaborazione, Rina fornirà supporto tecnico a Cscs per i nuovi progetti, per quanto riguarda, ad esempio, risparmio energetico, alternative design, comfort dei passeggeri e riduzione del rumore. «Cscs punta a espandere il settore delle navi ad alta tecnologia in Cina e, dunque, alla progettazione e costruzione di navi competitive a livello mondiale», ha spiegato Lei Fanpei di Cscs, cui fanno capo 60 imprese tra cantieri navali, istituti di ricerca, produttori di equipaggiamenti marittimi e società commerciali in Cina. «L'accordo è un passo importante per Rina e riflette la nostra crescente presenza in Asia», ha concluso Salerno. (riproduzione riservata)

■ Professionalità, specializzazione e capacità di anticipare la domanda di lavoro futura nei porti europei. Sono gli obiettivi dell'intesa tra Assarmatori e la Escola Europea de Short Sea Shipping di Barcellona, centro di formazione focalizzata sui sistemi di trasporto che usano il porto come nodo di scambio tra varie modalità di trasporto; ciò nell'ottica di quello Short Sea Shipping il cui sviluppo, anche attraverso le Autostrade del Mare, ha impresso innovazione anche tecnologica alle professioni del mare e della portualità. Al centro dell'accordo il progetto «Formati in porto» che prevede l'organizzazione di workshop e seminari per tre anni accademici a partire dal 2019-2020. (riproduzione riservata)



Firma dell'accordo tra Assarmatori e l'Escola di Shipping di Barcellona

Il primo
Smart Logistics System
in Europa!

www.timocom.it

MANCANO BINARI A CAUSA DELLA PRECEDENZA DEI TRENI PASSEGGERI

Terzo valico insufficiente

Il porto di La Spezia promette di intasare la struttura: Contship movimenterà presto 70 treni merci al giorno, in aggiunta a quelli di Genova e Vado Ligure

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Rischia di essere inadeguato prima ancora di nascere il Terzo Valico ferroviario dei Giovi. Quando infatti entrerà in attività, auspicabilmente nel 2023, c'è il rischio che non sia sufficiente ad accogliere i volumi di container previsti in transito dai principali terminal container di La Spezia, Genova e Vado Ligure. Questi tre porti, infatti, a regime potrebbero generare un flusso di merci containerizzate superiore alla disponibilità di tracce ferroviarie per i treni cargo. Il tema è emerso in occasione dell'ultima conviviale organizzata dal Propeller Club-Port of Milan e intitolata «La realtà attuale del Porto di La Spezia e le importanti prospettive future», cui hanno preso parte la presidente della locale port authority Carla Roncallo e Alessandro Laghezza, amministratore delegato dell'omonimo gruppo logistico.

Introdotta dal vertice del club meneghino, Riccardo Fuochi, che ha moderato il convegno, la Roncallo ha riepilogato gli interventi di sviluppo infrastrutturale previsti per lo scalo ligure che oggi, con una movimentazione di 1.485.623 Teu (+0,8% rispetto al 2017) ha raggiunto un livello di pressoché totale saturazione delle banchine disponibili. «Di questi container oggi circa il 33%, pari a 351.500 Teu, partono e arrivano via ferrovia con origine o destinazione in Svizzera, sud della Germania, Melzo, Verona o Padova. L'obiettivo del porto per il futuro è di portare questa quota al 50%», ha spiegato la presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.

A contribuire alla crescita dei traffici sarà l'ampliamento del La Spezia Container Terminal, in primis con l'allargamento del Molo Garibaldi (70 milioni di euro di opere pubbliche più 70 milioni d'investimento privato del terminalista in equipment) e il riempimento della marina di Canaletto. Ma, oltre al terminal controllato da Contship

Italia (al 60%) e partecipato da MSC (40%) che a regime potrà arrivare fra qualche anno a movimentare 2,5 milioni di Teu annui, va considerato anche l'ampliamento del Terminal del Golfo «i cui lavori verranno banditi nei prossimi giorni per partire poi con le opere entro fine anno», ha assicurato ancora Roncallo. Per questo terminal la nuova capacità massima salirà a 600 mila Teu ogni anno.

La port authority spezzina contra entro la fine del 2019 di completare la progettazione dei lavori di dragaggio necessari in porto per accogliere le grandi navi portacontainer. Il bando di gara per questi interventi dovrebbe prendere forma nel corso del 2020. L'ultimo intervento chiave in prospettiva futura per il porto è il rifacimento della stazione ferroviaria La Spezia Marittima perché, «dopo l'aggiornamento del progetto precedente, lo scalo potrà disporre di un fascio di nove binari (dagli attuali quattro), di cui due da 750 metri di lunghezza, in linea con gli standard europei», ha concluso la presidente.



Treno container al porto di La Spezia

Sebastiano Grasso, vicepresidente di Contship Italia per intermodalità e logistica, a questo proposito ha spiegato che «oggi a Lscv vengono movimentati circa 980 mila Teu ogni anno via camion e di più non se ne possono fare. Tutto il resto dei volumi aggiuntivi di merce dovrà arrivare e partire dal porto via ferrovia e quindi si parla di oltre 1,5 milioni di Teu. Oggi facciamo treni da 50 Teu, quindi domani dovremo fare 70 treni al giorno, vale a dire tre all'ora, per garantire un regolare flusso di container da

e per le banchine spezzine».

Si tratta di un obiettivo molto ambizioso ma che il manager del gruppo Contship ritiene fattibile. A condizione che si realizzino per il porto spezzino delle vie di sfogo verso Nord, Nordest e verso il Centrosud. Nel vivo di questa questione è entrato anche Eugenio Muzio, esperto di ferrovie e titolare della società di consulenza Combitec, affermando che «un obiettivo come questo è fattibile solo con la linea Pontremolese completamente rifatta e a doppio binario». Allargando poi lo sguardo al più ampio sistema portuale della Liguria, Muzio ha ricordato «che attraverso il Terzo valico, una volta ultimato, dovranno transitare non solo i treni merci del porto di La Spezia, ma anche quelli di Genova (che fra qualche anno avrà una capacità portuale di almeno 3,5 milioni di Teu) e di Vado Ligure (che con la nuova piattaforma da 700 mila Teu movimenterà via ferro sull'asse nord-sud quasi 300 mila Teu all'anno)». Insomma si pone un possibile tema di criticità riguardante la disponibilità di tracce per i treni container nel caso in cui i tre scali liguri davvero raggiungessero una condizione di saturazione delle rispettive banchine. Anche se, come fa notare opportunamente qualcuno, i convogli non particolarmente pesanti potranno continuare a utilizzare come avviene oggi la linea tradizionale che risulterà meno trafficata. (riproduzione riservata)

PSA VOLTRI-PRA

READY FOR

20.000 TEUs

VESSELS