

BOLLETTINO

Avvisatore Marittimo

PERIODICO BISETTIMANALE - SI PUBBLICA IL MERCOLEDÌ ED IL SABATO - SEDE: Via Ponte dei Granili, 57 - 80146 Napoli
TelefonoeFax0815590949pbx-Unacopia1,30Euro-Spedizioneinabbonamentopostale-45%-art.2comma20/bL.662/96FilialeNapoli

Lo shipping internazionale
a portata di clic



informazionimarittime.it

con uno sguardo al Sud

ANNO LXXV - N. 6
18 GENNAIO 2020

I nuovi servizi dell'alleanza franco-asiatica depennano lo scalo

Poco fondale, Ocean lascia Venezia

L'insabbiamento naturale è più veloce della tremenda burocrazia dietro le autorizzazioni. Gli armatori, senza garanzia di approdo, lasciano il porto. Musolino: "Persi 50 milioni, ma quest'estate ritorneranno"

Venezia. A partire da aprile Ocean Alliance, alleanza formata da Cma Cgm, Cosco Shipping, Evergreen e Orient Overseas Container Line, non scalerà più Venezia a causa dell'insabbiamento dei fondali. Il pescaggio si innalza, il dragaggio è colpito da una cronica lentezza dei processi autorizzativi e nel frattempo alcuni armatori sono costretti a cancellare la call perché le loro navi non possono entrare.

La notizia arriva in occasione della pubblicazione della rotazione dei nuovi servizi, presentati la settimana scorsa dal consorzio (nella foto, un momento dell'evento) e operativi da aprile. Per il porto di Venezia la mancata toccata, come spiega oggi al Sole 24 Ore Pino Musolino, presidente dell'Autorità portuale della Laguna, è un'importante perdita economica per la manifattura veneta e lombarda. «Abbiamo già perso -spiega- circa 50 milioni di ricchezza generata nel sistema portuale su base annua, con ulteriori perdite ancora difficili da quantificare al momento. Un danno assolutamente evitabile, visti i ripetuti avvertimenti che abbiamo lanciato nel corso degli ultimi anni». Musolino si riferisce al lungo iter burocratico per avviare i dragaggi manutentivi, i cui fondi «ci sono -spiega- e

se arriverà presto il via libera all'individuazione dei siti di conferimento dei sedimenti escavati, potremmo tornare al pescaggio necessario per far arrivare in tranquillità le navi container entro l'estate 2020». I fondi sono pari a 23 milioni di euro e la profondità minima da raggiungere è di 11,5 metri. Ma il ministero dell'Ambiente, riferisce sempre il Sole 24 Ore, non ha ancora varato il protocollo per smaltire i fanghi.

Il servizio che, almeno fino a quest'estate, non scalerà Venezia è l'AEM6, che collega Cina, Sud Est Asiatico e Mediterraneo. Ocean Alliance approda anche a Genova, La Spezia e Trieste, scali che, sempre a partire da aprile, saranno serviti dai servizi AEM1 (Genova e La Spezia), AEM2 (La Spezia),

segue in ultima pagina

"Richieste a Rina e Registro"

Naufragio Boccaccio, Corte Ue verso avvio risarcimenti



Maciej Szpunar

Bruxelles. Le richieste di risarcimento per le oltre mille vittime del naufragio della nave Al Salam Boccaccio 98 - uno dei peggiori disastri marittimi della storia - possono ora essere richiesti a Rina e al Registro navale italiano. Lo ha annunciato l'avvocato generale della Corte di giustizia dell'Unione europea, Maciej Szpunar, nelle conclusioni alla richiesta di chiarimento inoltrata alla Corte Ue dal Tribunale

di Genova. Per i superstiti e i familiari delle vittime potrebbe così avviarsi l'iter per la richiesta di risarcimento danni, considerando che le conclusioni dell'avvocato generale non vincolano la Corte europea ma da prassi ne anticipano i contenuti.

Nel 2013 i superstiti e i familiari delle vittime si **segue in ultima pagina**

Laghezza: "I binari non bastano"

Genova congestionata, Confetra preoccupata

Genova. Tremila mezzi che ogni giorno movimentano container attraverso il porto di Genova. Altri 1.500 attraverso La Spezia e in prospettiva più di un migliaio in uscita e ingresso dal nuovo terminal container di Savona Vado. «Piaccia o non piaccia è questa la realtà e pensare di poter dirottare in tempi brevi una parte significativa

di questi numeri dalla strada alla rotaia significa cavalcare un'utopia. Il problema è un altro, come gestire questo flusso di mezzi nella maniera più efficiente possibile date le infrastrutture esistenti e come supportare l'autotrasporto in un momento particolarmente critico». Per il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, la sfida logistica dei prossimi mesi per l'area industriale del Nord Ovest Italia è questa.

Laghezza interviene sulle difficoltà della circolazione dei mezzi pesanti soprattutto nel nodo logistico di Genova, con lunghi tempi di attesa per il ritiro dei container. Al di là della competizione tra rappresentanti della merce, spedizionieri e

segue in ultima pagina

Damen si candida per quattro navi della Marina tedesca

Berlino. Il governo tedesco ha annunciato la sua intenzione di selezionare il costruttore navalmecanico olandese Damen come appaltatore principale, insieme ai partner Blohm+Voss e Thales, per la realizzazione di quattro fregate MKS 180 (combattimento multisuso) alla Marina tedesca. In una nota, Damen si è detta «estremamente orgogliosa del processo di valutazione annunciato

dal governo tedesco, anche se ovviamente attende l'approvazione parlamentare». La possibilità di ottenere l'appalto, prosegue la nota, «offre al governo olandese la possibilità, nei prossimi progetti di costruzione navale di fregate e sottomarini, di avere questi tipi di programmi strategici ideati, ingegnerizzati, gestiti e distribuiti nel proprio Paese». Le navi saranno costruite nel cantiere Blohm+Voss di Amburgo e in altri siti del gruppo Lürssen, nella Germania settentrionale, una decisione atta a mantenere nel Paese una quota dell'80 per cento degli investimenti totali. Lo stesso discorso vale per i sistemi di applicazione elettronici forniti da Thales Nederland. Circa il 70 per cento dei servizi sarà fornito dalla filiale tedesca di Thales e da altri subappaltatori tedeschi.

segue in ultima pagina

Livorno, Grimaldi con Sintermar s'insedia al Trinseo

Livorno. Passa a Sintermar l'area dell'ex fabbrica Trinseo del porto di Livorno. Lo annuncia l'advisor dell'operazione, Cushman & Wakefield. Sintermar, società gestita a maggioranza dal gruppo Grimaldi insieme ai Fratelli Neri e a Coifi, rileva un'area di 84 mila metri quadri che fino al 2016 produceva materiali sintetici e plastici. È compresa tra varco Galvani e Sponda Est ma non affaccia sul mare. Sarà un terminal strategico per la movimentazione soprattutto via ferrovia delle automobili trasportate da Grimaldi.



segue in ultima pagina

Arrivi & Partenze: Napoli (2-5) - Salerno (9-11) - Gioia Tauro (11-13)

DALLA PRIMA PAGINA

Ocean lascia Venezia

AEM6 (Trieste).

Battezzata "Day4 Product", la nuova rete di servizi di Ocean Alliance-consorzio operativo, secondo gli accordi fino al 2027- impiegherà 325 navi, di cui 112 di Cma Cgm, con una capacità di carico complessiva di 3,8 milioni di TEU. 38 servizi complessivi, 19 sono transpacifici, 7 Asia-Europa, 4 Asia-Mediterraneo, 4 Asia-Medio Oriente, 2 transatlantici (Nord Europa-East Coast USA-Golfo del Messico), 2 Asia-Mar Rosso.

Naufragio Boccaccio

sono rivolti alla giustizia ritenendo che le origini del naufragio sono da indicare nella cattiva certificazione e classificazione della nave, in questo caso da parte di Rina e del Registro italiano navale, i quali si sono difesi sostenendo di aver agito in qualità di delegati della Repubblica di Panama, lo stato di bandiera di Al Salam Boccaccio 98, facendo così valere l'immunità giurisdizionale. Successivamente, il Tribunale di Genova si è rivolto alla Corte di giustizia europea per chiedere come muoversi, se rinunciare a procedere per immunità o applicare il regolamento Ue "Bruxelles I" in qualità, come spiega l'Ansa, di giudice del luogo in cui ha sede l'ente contro il quale la domanda di risarcimento è stata proposta. Secondo Szpunar l'immunità giurisdizionale si applica

solo agli atti compiuti nell'esercizio di poteri pubblici. Nel caso della Al Salam Boccaccio 98, secondo Szpunar, Panama avrebbe delegato gli enti italiani per un'attività che non rientrava nei pubblici poteri ma solo in una qualità tecnica, la certificazione, ragion per cui il risarcimento danni dovrebbe procedere seguendo le norme dell'Unione europea.

L'incidente. Risale al 3 febbraio 2006, quando Al-Salam Boccaccio 98, con a bordo circa 1.300 passeggeri e circa 100 membri di equipaggio (le cifre variano a seconda delle fonti), naufragava al largo di Dubai. La causa principale dell'incidente pare sia stato un incendio, nel corso di un viaggio tra Arabia Saudita, Egitto e Mar Rosso. Tra morti e dispersi, sono state circa mille le vittime, circa 380 i naufraghi recuperati. È uno dei peggiori disastri marittimi della storia. È probabile che al numero così alto di vittime abbiano contribuito le cattive condizioni meteorologiche (il Mar Rosso è caratterizzato da forti correnti). Alle operazioni di soccorso hanno contribuito le Marine italiana ed egiziana e l'aeronautica statunitense.

Genova congestionata

autotrasportatori, Laghezza ha denunciato i rischi che una sottovalutazione dei problemi di quest'ultimo metterebbe in crisi il sistema logistico e in definitiva quello economico italiano. Secondo Laghezza, «con una

rete infrastrutturale che denuncia invecchiamento, incuria e perdita di affidabilità e la contemporanea concentrazione dei traffici indotta dal gigantismo navale, l'intero sistema logistico e quindi tutte le componenti che ne fanno parte, dagli armatori ai terminal sino alle industrie e alle catene distributive della merce, sono chiamati oggi a un riflessione complessiva e a una presa di coscienza seria».

Con l'85 per cento dei container sbarcati e imbarcati nei porti italiani che viene trasportato su strada, la logica del lasciar fare potrebbe, secondo il presidente di Confetra Liguria, sortire conseguenze disastrose, quando invece è urgente che tutti si facciano carico di questi problemi. «Vale -spiega- per la congestione di Genova, per le autostrade del mare, per tutti i disservizi che colpiscono le imprese di autotrasporto, costringendole a pagare un conto danni derivanti dai tempi di attesa, dalla mancata effettuazione di più viaggi nella stessa giornata e dall'impossibilità di recuperare dal mercato i danni e i maggiori costi derivanti dalla crisi infrastrutturale e non solo

da quella. È impensabile che i trasportatori possano farsi carico da soli di tutte le inefficienze del sistema; tutte le componenti pubbliche e private devono farsi parte attiva di un percorso che vada dalla gestione dell'attuale fase di emergenza sino alla condivisione di un percorso di crescita e valorizzazione dell'autotrasporto come componente fondamentale del sistema logistico italiano. Tutti -conclude Laghezza- scommettiamo per il futuro sulla ferrovia e su forme eco-compatibili di trasporto, ma nascondersi dietro a messaggi e proclami utopici non produrrà alcun spostamento di merci dalla strada ai binari, materializzando solo il fantasma di un'economia nazionale in black out a causa della crisi di quelle aziende di trasporto su strada che ne rappresentano il fondamentale apparato circolatorio».

Damen si candida

Lürssen, la principale società del gruppo Blohm+Voss, a sua volta sussidiaria di ThyssenKrupp Marine System, è un'azienda a conduzione familiare attiva da oltre 140 anni.

BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO

www.informazionimarittime.com - info@informazionimarittime.it

Direttore Responsabile: **Luciano Bosso**

In redazione: **Paolo Bosso**

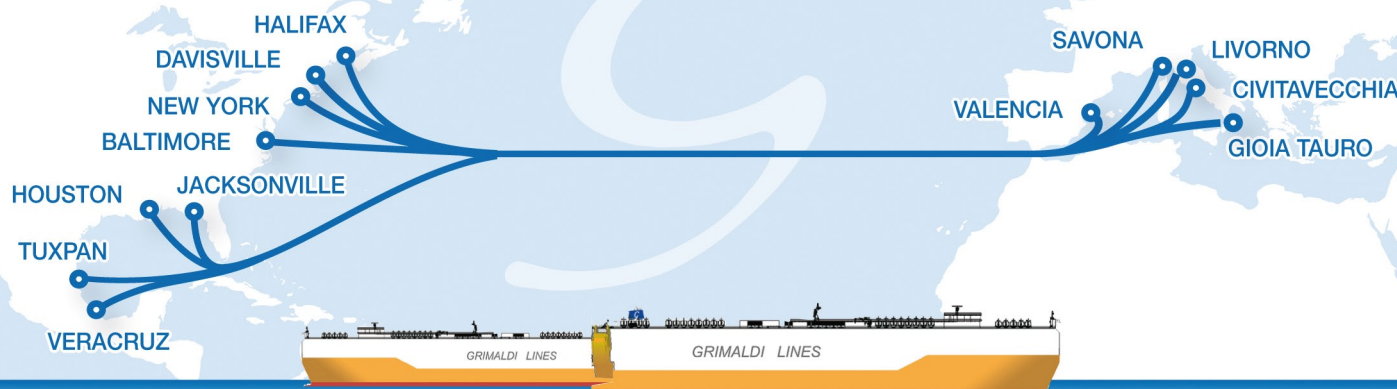
Pubblicazione: Informazioni Marittime srl

Autorizzazione Tribunale di Napoli N.2380 del 12 febbraio 1973

PUBBLICITA' A MODULO: 35 Euro + IVA 22% - ABBONAMENTO ANNUO: 100 Euro

GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo



SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE, PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO

Contatti Agenzie:

SAVONA:

MARITTIMA SPEDIZIONI SRL
+39 019 821375
opssv@marittimaspedizioni.it

CIVITAVECCHIA:

ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL
+39 0766 21621
civufficio@grimaldi.napoli.it

LIVORNO

L.V. GHIANDA
+39 0586 82681
lvghianda@lvghianda.it

ITINERARI ED INFO :

www.grimaldi.napoli.it • euromedquotations@grimaldi.napoli.it