UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE

FACOLTÀ DI INGEGNERIA

Corso di Laurea triennale in Ingegneria Gestionale

Gestione e pianificazione dei servizi marittimi

Managment and planning of maritime services

Relatore

Prof. Maurizio Bevilacqua

Tesi di Laurea di

Marco Daloiso

A.A. 2020/2021

Ringrazio il prof. Bevilacqua, mio relatore, per avermi seguito nel percorso di tirocinio finalizzato alla tesi.

Ringrazio l'azienda FIORE s.r.l. e il suo titolare, gent.mo Stefano Garraffo, per avermi accolto con grande disponibilità e avermi dato l'opportunità di entrare nella realtà lavorativa. In particolare ringrazio il mio tutor aziendale, sig. Davide Tucci, il quale mi ha sostenuto non solo durante l'intero periodo ma soprattutto nell'esecuzione della mia tesi.

Sommario

1 INTRODUZIONE 4

2 FIORE s.r.l. 5

3 IL TRASPORTO MARITTIMO 5

3.1 Attori del trasporto marittimo 8

4 I CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLA NAVE 10

5 L'AGENZIA MARITTIMA 13

5.1 Reparto commerciale 13

5.1.1 Incoterms 14

5.2 Reparto costumer service 15

5.3 Reparto documentale e contabilità 16

5.4 Reparto operativo 16

6 FASI OPERATIVE DELL'AGENZIA MARITTIMA 17

6.1 Rapporto con l'armatore 17

6.2 Rapporto con il terminal, capitaneria e comandante 19

6.3 Arrivo nave in porto 22

6.4 Partenza nave 24

7 OPERAZIONI PORTUALI SUL CARICO 31

7.1 Dogana 31

7.2 Carico/scarico merci 32

8 L'IMPRESA PORTUALE 34

8.1 Mezzi e infrastrutture portuali 34

8.1.1 Sicurezza portuale 35

9 MANEGGIO MERCI 36

9.1 Classificazione delle navi 36

9.2 Pianificazione, stivaggio, fardaggio, rizzaggio 38

10 CASI D'ESAME 40

10.1 IL SALE 40

10.2 CARTONGESSO 43

10.3 CDR 46

10.4 Conclusioni 48

11 SITOGRAFIA E BIBLIOGRAFIA 51

1 INTRODUZIONE

L'elaborato nasce dall'idea di studiare la logistica sotto un'altra prospettiva, orientando l'attenzione verso un settore lontano da quelli studiati durante il triennio di Ingegneria Gestionale. La logistica è quella disciplina che ha un significato ben preciso ma ha la particolarità di abbracciare differenti ambiti. Nel nostro caso approfondiremo la logistica del settore marittimo e l'insieme delle organizzazioni che sono dietro al trasporto marittimo. Attraverso l'ausilio dell'impresa FIORE s.r.l., che riveste il ruolo di Agenzia Marittima, Spedizioniere Doganale ed Impresa Portuale, scorgeremo le diverse dinamiche strategiche e di pianificazione dei traffici marittimi. Esplorando l'operato delle autorità coinvolte, studieremo con maggiore attenzione il percorso di vari tipi di merce che dal produttore raggiungono il consumatore passando attraverso canali intermedi. La struttura dell'elaborato è organizzata secondo una cronologia logica: nella prima sezione vengono fornite diverse definizioni con l'obiettivo di immergere il lettore nel mondo marittimo. Successivamente si entra all'interno di tutte quelle dinamiche che vedono coinvolta l'agenzia marittima, per poi trattare le operazioni di trasporto e stoccaggio delle merci. Infine saranno argomentate al dettaglio le diverse operazioni che FIORE s.r.l., in qualità di agente marittimo e impresa portuale, affronta giornalmente.

2 FIORE s.r.l.

FIORE s.r.l. fondata in Ortona nel 1982, con esperienze maturate dai suoi fondatori fin dal 1960, è oggi in grado di offrire soluzioni per migliorare i processi di spedizione con standard qualitativi elevati e di risolvere qualsiasi problema inerente la logistica delle merci con tariffe altamente competitive. Oggi non è la sola azienda ad operare nel porto di Ortona ma fa da concorrente ad altre imprese.

3 IL TRASPORTO MARITTIMO

Sembra normale andare al supermercato e riuscire a trovare qualsiasi tipo di prodotto come il cibo, indumenti o semplici cose per casa, ma ciò che molti di noi non sapranno, o meglio, non vogliono sapere, è che dietro tutto questo c'è una grande organizzazione che si concentra sulla produzione, sulla lavorazione e sulla distribuzione di ogni bene. In questo elaborato tratteremo una piccola, piccolissima parte su come il prodotto arriva in mano al cliente partendo da un luogo che si trova a distanze molto lunghe. Più precisamente ci occuperemo della logistica definita come: *«L'insieme di tutti quei processi, di ordine organizzativo, gestionale e strategico, che vanno dalla fornitura alla distribuzione finale dei prodotti».*

Bisogna però fare un piccolo passo indietro e dire che la logistica è quella ideologia che prese vita negli anni di guerra. Le organizzazioni militari si trovavano a pianificare le varie spedizioni e fin da subito, pur non sapendolo, misero in atto differenti metodologie che rientrano nei principi della logistica. Inoltre, con il passare del tempo, l'uomo si accorse che queste decisioni furono le migliori strategie per anticipare il nemico, sovrastarlo, ed arrivare al successo. I problemi principali che dovettero affrontare erano sul trasporto dei militari, delle munizioni, dei mezzi e dei rifornimenti. Tuttora questi sono i problemi che diverse aziende devono affrontare per portare il prodotto dal luogo di origine, per passare attraverso una possibile zona di trattamento, fino a destinazione. Ovviamente

si è passati da una situazione puramente necessaria, in tempi di guerra, ad una in cui oltre al bisogno, si crea una fonte di guadagno.

La logistica ha subito una rivoluzione e le aziende interessate erano chiamate a gestire ed organizzare il solo trasferimento del prodotto da un luogo ad un altro. Con il passare del tempo iniziarono i primi approcci alla gestione della distribuzione delle merci inglobando nella piccola rete logistica il concetto di magazzino. Qui le aziende si spinsero oltre inglobando altre importanti attività come la scelta del numero ottimale di magazzini, la conservazione delle merci e la loro movimentazione, l'imballaggio e il livello di servizi da garantire ai clienti in termini di affidabilità e tempestività delle consegne. Proprio il rapporto con il cliente è un fattore che sta prendendo sempre più piede. È questo che oggi le aziende tendono a curare con maggiore attenzione, centralizzando il cliente, soddisfarlo per poi fidelizzarlo.

Le varie figure professionali protagoniste del ciclo logistico (fornitori, subfornitori, terzisti, produttori, distributori, agenti, intermediari, rivenditori, trasportatori, ecc.) diventano sempre più integrate dalla stipula di alleanze strategiche per fornire prodotti e servizi in grado di massimizzare il valore per il consumatore finale e, al tempo stesso, ridurre i costi all'impresa.

Come possiamo immaginare, esistono diversi tipi di trasporto oggigiorno: stradale, ferroviario, aereo e marittimo, e in molti casi si ha a che fare con un trasporto multimodale, combinando queste modalità. Come già anticipato, ci concentreremo principalmente sul trasporto marittimo, una delle modalità più antiche e adottate dall'uomo.

Per trasporto marittimo si intende: *«l'insieme di uomini, strumenti, idee e tecniche che consentono il trasporto di persone e merci per mare»*. La nave è quella costruzione galleggiante dotata di mezzi di propulsione propri progettata per il trasporto di persone e/o cose in mare.

In definitiva possiamo racchiudere l'essenza del trasporto nel termine navigazione: *«processo di pianificazione, inseguimento e controllo di una traiettoria (rotta) per condurre la nave da un*

determinato porto di partenza a un determinato porto di destinazione, nelle condizioni di massima sicurezza ed economicità».

Oggi la navigazione marittima è uno dei metodi più utilizzati per il trasporto di merci a lunghe distanze, basta pensare a quei paesi nei quali c'è scarsa produzione di granaglie, e quindi sono obbligati ad importare dai paesi stranieri. Ovviamente si preferisce questo tipo di trasporto anche perché è il modo più comodo e più efficiente per trasportare grandi quantità a costi anche contenuti. Una piccola attenzione va data anche alla qualità ed al valore economico della merce, perché se un determinato prodotto richiede maggiore attenzione sicuramente il livello di sicurezza crescerà, cresceranno anche i costi e cambierà anche il tipo di trasporto.

I costi del trasporto marittimo riguardano le tasse portuali, gli oneri di transito nei canali navigabili, costi legati alle movimentazioni e allo stoccaggio dei carichi, nonché i costi fissi per l'acquisto delle navi. I costi tendono ad aumentare a seguito della costruzione di navi sempre più tecnologicamente avanzate e per questo che, già in fase di progettazione, si tende a trovare soluzioni in grado di migliorare il consumo di carburante. Inoltre i costi di esercizio si possono contenere riducendo sistematicamente la velocità delle navi impiegate nei traffici marittimi di linea (vedi cap. 9.1): questa è una tecnica che permette di ridurre i consumi e, quindi, i costi del carburante (bunker) e le emissioni di biossido di carbonio (CO_2) ma, di contro, crea un aumento dei tempi di navigazione e quindi quelli di consegna delle merci.

Infine c'è da considerare che un ulteriore costo è legato agli elevati tempi di permanenza delle navi causate dal fatto che l'accessibilità dei porti sono influenzati dalle diverse condizioni climatiche e dagli eventi atmosferici (monsoni, uragani, ghiaccio, ecc.) che si verificano durante i vari periodi dell'anno.

3.1 Attori del trasporto marittimo

Il commercio marittimo interessa diverse figure professionali, in questo elaborato ne tratteremo al dettaglio solo qualcuna, ed ora interessiamoci nel dare ad ognuna di essa una definizione. Il via al traffico marittimo è dato da chi è il diretto interessato alla merce, ovvero *l'acquirente*, che si aspetta di ricevere il suo ordine acquistando ad un *venditore.* Tra i due protagonisti però sono presenti diversi soggetti come il *fornitore* che produce la merce o l'acquista da altri fornitori, lo *spedizioniere (shipper)*, che organizza la spedizione dell'ordine ed un *ricevitore*, che a fine tratta riceve la merce in proprio o per conto di qualcun altro. C'è da aggiungere che dietro il vettore nave è presente un altro gruppo ristretto di figure che assicurano il buon conferimento del prodotto. Il *noleggiatore* trasporta la merce noleggiando la nave, sotto la guida dell'*armatore (ship owner)* che assume l'esercizio dell'imbarcazione.

Sull'armatore è importante soffermarsi un po' di più perché è indicato come quella figura di rilievo nel sistema dello shipping ed è quel soggetto che si assume la totale gestione della nave, con rischi e responsabilità. Come afferma l'art. 272 cod. nav. armatore si presume essere il proprietario della nave, salvo prova contraria. Senza scendere nelle responsabilità armatoriali, ci accorgeremo che sarà una delle figure più rilevanti per l'obiettivo di questo percorso.

Il *comandante* è quella persona, munita della prescritta abilitazione, a cui spetta in modo esclusivo la direzione della navigazione della nave, la gestione della manovra di entrata e uscita dei porti, dei canali, dei fiumi e in altre circostanze. Tra le principali mansioni egli rappresenta l'armatore e, nei confronti di tutti gli interessati della nave e del carico, esercita i poteri che gli sono attribuiti dalla legge. Il codice della navigazione stabilisce per bene le responsabilità e i doveri del comandante sull'imbarcazione, sui documenti di bordo, sulle provviste di bordo, sul carico o sull'abbandono della nave.

Nell'organizzazione delle spedizioni un soggetto di grosso rilievo è il *broker marittimo (ship broker),* quella figura professionale altamente specializzata che interviene nell'ambito della negoziazione dei principali contratti marittimi, fornendo un valido supporto al proprio cliente che sia proprietario, armatore o utilizzatore della nave. Il broker si pone come obiettivo la ricerca di interlocutori per iniziare, coltivare, e poi concludere il contratto, sempre rispettando le richieste del cliente. L'attività principale e più comune sta nel segnalare all'armatore la presenza di un carico da trasportare adatto alle caratteristiche della propria nave, mentre al caricatore la disponibilità della nave a trasportare il carico stesso. Nel sistema inglese vi sono altri impegni che possono essere riconosciuti al broker come la valutazione di navi o forniture di bunker, ma in quello italiano lo stesso è visto solo come un 'mediatore marittimo', che mette in contatto due parti per stipulare un contratto.

La figura che ci accompagnerà durante questo percorso è l'agente marittimo in quanto FIORE s.r.l. è, nel Porto di Ortona, una delle principali agenzie marittime. La professione di *raccomandatario marittimo o agente marittimo (ship agent)* è riferito a chi svolge attività di raccomandazione di navi, quali assistenza al comandante nei confronti delle autorità locali o dei terzi, ricezione o consegna delle merci, operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, nonché qualsiasi altra analoga attività per la tutela degli interessi a lui affidati. L'agente marittimo raccomandatario è pertanto un ausiliario dell'armatore attraverso cui si impegna a operare sul territorio e a svolgere tutte le attività sotto l'aspetto operativo, commerciale e finanziario. Il tutto si concretizza creando un vero e proprio mandato che può essere 'occasionale' per un singolo approdo, oppure 'stabile' quando l'armatore nomina per tutte le navi un raccomandatario fisso che opera nel porto d'approdo.

4 I CONTRATTI DI UTILIZZAZIONE DELLA NAVE

Il traffico di un qualsiasi bene nasce quando a monte un soggetto ha bisogno di una tipologia di merce ben precisa. Se ragionassimo in modo opposto, ci sono enti che hanno piena disponibilità della stessa merce e sono pronti a dare il via ad una eventuale spedizione. Quindi il trasporto, che sia marittimo, terrestre o aereo, nasce proprio dalla richiesta di un determinato soggetto che può essere accolta da un altro soggetto. Nel settore marittimo, come già abbiamo accennato, si trasportano grandi quantità di merce per lunghe distanze utilizzando come vettore la nave.

Esistono possibilità di utilizzo commerciale della nave molto diversificate che consentono di effettuare vari tipi di trasporti con modalità e condizioni diversamente articolate al fine di rispondere alle multiformi esigenze che si prospettano nel settore dei traffici marittimi. Nei sistemi anglosassoni i contratti in oggetto sono inquadrati in due categorie: nella prima compaiono i *charter parties,* i quali raggruppano i contratti che hanno per oggetto principale la nave; nella seconda vanno annoverati i contratti che hanno per oggetto il trasporto di partite di merci via mare come per esempio il documento di polizza di carico (vedi cap. 6.4). In ogni caso il ricevitore, che intende organizzare una spedizione per la ricevuta del suo carico, chiede disponibilità della nave direttamente all'armatore oppure sfruttando l'operato del broker marittimo, per negoziare e redigere contratti di utilizzazione della nave individuati nella locazione e nel noleggio.

Con il contratto di locazione il proprietario consegna materialmente la nave ad un altro soggetto (conduttore) che ne assume la gestione divenendone l'armatore. Questa è l'unica forma contrattuale che, da un lato, consente al proprietario di privarsi della qualifica di armatore e, dall'altro, consente ad un soggetto, non proprietario della nave, di poterla gestire. Nell'ambito dei contratti di noleggio la nave può essere impiegata a tempo o a viaggio.

È importante precisare che la scelta tre le due tipologie dipendono da diversi elementi come rischi e costi dell'armatore/noleggiante da un lato e del noleggiatore dall'altro.

Nel noleggio a tempo *(time charter)* il grado di controllo della nave da parte del noleggiante è limitato alla conduzione tecnica della nave poiché gli ordini che attengono alla gestione commerciale della nave vengono dati direttamente dal noleggiatore al comandante della nave. Sul noleggiante gravano i costi fissi, come assicurazione e costo dell'equipaggio, mentre sono a carico del noleggiatore tutti i costi variabili come i costi del combustibile, le spese portuali e tutto ciò che attiene l'impiego commerciale della nave (ad esempio spese di ancoraggio). Il noleggiatore può dare ordini al comandante riguardo la merce, come il rilascio di polizze di carico, e per questo il noleggiante non risponde legalmente su tutte le operazioni collegabili al carico. Secondo i termini contrattuali la nave deve essere presentata in condizioni di navigabilità, e le sue stive devono essere pronte e pulite per il trasporto della merce.

Venendo al nolo, questo viene pagato a tempo, ovvero anticipatamente a scadenze prefissate. Il corrispettivo per l'utilizzo della nave è normalmente indicato per ciascuna tonnellata di portata lorda della nave e viene perlopiù pagato mensilmente. Trattandosi di un pagamento anticipato il noleggiatore è tenuto al versamento del nolo pima del decorrere del mese. Ovviamente si possono verificare situazioni nei quali il noleggiatore è esente dal pagamento del nolo come nei casi di urto, incaglio o incendio che causano la non lavorabilità della nave.

Nel caso del noleggio a viaggio *(voyage charter)* la nave viene messa a disposizione per compiere un solo viaggio a fronte del quale viene pagato un nolo. Qui il noleggiatore si serve del noleggiante per impartire ordini alla nave e non lo fa in modo diretto. I rischi del noleggiante qui aumentano dato che sono a suo carico quelli attinenti all'impiego commerciale della nave. Questo tipo di contratto ci aiuta a capire il fenomeno di 'stallie e controstallie', ovvero quei tempi dedicati alla caricazione e alla discarica della nave. Le operazioni di carico devono essere eseguite rispettando i tempi massimi (stallie) concessi dalla compagnia di noleggio o dalla compagnia di navigazione in modo tale da evitare il pagamento delle soste per il tempo eccedente (controstallie). Il tempo di stallia *(laytime)* è già compensato nel nolo, mentre il tempo di controstallia *(demurrage)* è seguito da 'compenso di

controstallia'. Riguardo la 'decorrenza' delle stallie va detto che normalmente i giorni/ore di stallia per la caricazione e scaricazione decorrono dal momento in cui la nave è arrivata ed è pronta per l'imbarco o per lo sbarco. Più precisamente la nave, quando è entrata nell'area geografica commerciale ed ha espletato tutte le formalità di carattere amministrativo, deve comunicare al noleggiatore/caricatore/ricevitore l'avviso di prontezza (vedi cap. 6.3). Dal momento della ricezione del messaggio, dopo un certo periodo, la stallia inizia a decorrere.

Il calcolo delle stallie dipende dal tipo di carico e la durata è rapportata al quantitativo di merce giornaliero da imbarcare o sbarcare. Inoltre ci sono diverse clausole contrattuali, come ad esempio quelle che stabiliscono l'incidenza o meno dei giorni festivi, sono alcuni:

- "Running days": si include nel computo del tempo anche i giorni festivi;
- "Sundays and holidays excepted" (SHEX): definita anche "Working days", si escludono le domeniche e le altre feste;
- "Sundays and holidays included" (SHINC): si includono i giorni festivi;

In conclusione, nel noleggio a viaggio il nolo è spesso pagato obbligatoriamente dal noleggiatore alla fine del viaggio.

5 L'AGENZIA MARITTIMA

Il passo successivo è quello che ci aiuta ad entrare nell'ottica di agente marittimo e dove si colloca la sua figura nei rapporti che curano il trasporto marittimo.

Qualora si verifichi un trasporto dall'area di produzione a quella di lavorazione e/o consumo, l'agente marittimo è protagonista nell'accoglienza della nave sotto accordo con l'armatore o in altre situazioni, con il broker. Innanzitutto bisogna sottolineare che, oltre ad intraprendere un piano di formazione utile a conoscere le basi del settore marittimo, l'agente è colui che si interfaccia direttamente con il cliente, che deve quindi avere una grossa capacità di interlocuzione, comunicazione e padronanza del linguaggio, rappresentando l'azienda con massima serietà. L'obiettivo è quello di creare rapporti, negoziare e individuare una possibile soluzione che rispecchi le richieste del cliente senza intralciare gli interessi aziendali. Al di là della funzione che l'agenzia può ricoprire nelle operazioni di carico o di scarico, questa è organizzata secondo una struttura ben definita e che possiamo limitarci a classificarla in reparti.

5.1 Reparto commerciale

Il reparto commerciale si occupa della vendita dei servizi marittimi per conto del suo mandante (armatore). L'azione commerciale oggi è molto più facile e snella nel quale il rapporto tra le parti avviene tramite contatti telefonici o via mail. Il reparto commerciale svolge quell'attività di marketing volto a creare piani di acquisizione di nuovi clienti e, altrettanto importante, fidelizzazione del cliente. Il tutto si basa su un rapporto reciproco di fiducia che per l'azienda risulta la chiave di successo sul raggiungimento del business.

5.1.1 Incoterms

È opportuno fare un piccolo riferimento ai contratti di compravendita internazionali cui obblighi e responsabilità sono regolati dagli *Incoterms:* indicano chiaramente quali sono gli obblighi ed i rischi a carico del venditore e del compratore. Gli incoterms forniscono regole internazionali uniformi per l'interpretazione dei termini commerciali di consegna delle merci da inserire nei contratti di compravendita e ha come scopo principale quello di disciplinare la resa delle merci nei contratti che implicano il passaggio della frontiera. I termini definiti da Incoterms regolano ogni tipo di trasporto ma elenchiamo solo quelli per il trasporto marittimo:

- FAS - 'Franco lungo bordo' *(Free Alongside Ship)*: Il venditore consegna la merce portandola sottobordo della nave nel porto di imbarco convenuto. Al compratore spettano tutte le spese ed i rischi di perdita o di danni alla merce da quel momento in poi. Lo sdoganamento è a carico del venditore;
- FOB - 'Franco a bordo' *(Free On Board)*: La murata della nave diventa il confine dove si realizza il passaggio dei rischi e delle spese dal venditore al compratore. In ogni caso, la consegna si intende effettuata quando il venditore deposita la merce oltre la murata della nave nel porto di imbarco convenuto, e da quel momento tutti i rischi e le spese passano a capo del compratore;
- CFR - 'Costo e Nolo' *(Cost and Freight):* il venditore adempie l'obbligo di consegna, come nella precedente clausola FOB, nel momento in cui la merce è a bordo della nave nel porto d'imbarco convenuto. Il venditore deve sopportare tutte le spese necessarie per trasportare la merce fino al porto di destinazione convenuto, ma il rischio di perdita o di danni alla merce, come pure ogni spesa addizionale dovuta per fatti accaduti dopo che la merce sia stata consegnata a bordo della nave, si trasferisce dal venditore al compratore dal momento in cui la merce è a bordo della nave nel porto di imbarco;

- FCA - ‘Franco Vettore’ *(Free Carrier):* Il venditore adempie la sua obbligazione di consegna, affidando la merce al vettore o ad un’altra persona designata dal compratore. La clausola FCA può essere utilizzata per qualsiasi modalità di trasporto compresa quella multimodale;
- CIF - ‘Costo, Assicurazione e Nolo’ *(Cost, Insurance and Freight):* il venditore adempie l'obbligo di consegna, come nel termine CFR, quando la merce è a bordo della nave nel porto di imbarco. Egli però non solo è tenuto a sopportare i costi relativi al trasporto della merce fino al porto di destinazione convenuto e quelli relativi allo sdoganamento della merce per l'esportazione, ma ha anche l'obbligo di fornire una copertura assicurativa minima contro il rischio del compratore di perdita o danneggiamento della merce durante il trasporto. Il venditore pertanto è tenuto a stipulare il contratto di assicurazione e pagare il premio relativo. Per quanto riguarda invece i rischi di perdita o di danneggiamento della merce e le eventuali spese supplementari, dovute a fatti verificatisi dopo che la merce ha oltrepassato la murata della nave, questi passano dal venditore al compratore.

5.2 Reparto costumer service

In questo reparto, altrettanto importante, vi sono i principali interlocutori dei clienti che agiscono in modo da evitare e/o risolvere le problematiche inerenti agli arrivi e ritiri delle merci. Il punto di forza della costumer service è il tempo di risposta richiesto ancora prima dell’arrivo della nave in porto. L’armatore, prima dell’arrivo, invia numerose informazioni come ad esempio il nome della nave o la data/tempo previsto di arrivo, e il reparto deve essere pronto a ricevere e compiere le dovute operazioni. Questo viene fatto in modo da spostare poi l’attenzione alle diverse soluzioni logistiche per la consegna delle merci.

Con l’arrivo/partenza delle merci viene effettuato anche un controllo ai costi a carico del caricatore/ricevitore in modo che siano addebitate le spese corrette. Per questo motivo si verifica una

particolare interazione con i reparti documentali e contabilità, i quali trattando la polizza di carico (vedi cap. 6.4), dovranno dare notifica dell'avvenuto incasso documentale.

5.3 Reparto documentale e contabilità

Il reparto documentale deve assicurarsi di ricevere la documentazione necessaria alla dichiarazione doganale per la merce da sbarcare/imbarcare, per poi inviarla al dichiarante doganale che provvederà all'inserimento dei dati nel sistema informatico doganale.

Al reparto contabilità riconosciamo due funzioni principali:

- Il conto esborsi: l'agenzia raccoglie la documentazione relativa ai servizi necessari all'approdo della nave, alle forniture di bordo, operazioni di stivaggio e disistivaggio, imbarco e sbarco;
- Senserie e Commissioni d'agenzia: le senserie rappresentano il compenso riconosciuto allo spedizioniere come ad esempio le pratiche doganali. Le commissioni d'agenzia vengono calcolate sulla base degli accordi stipulati con l'armatore (vedi cap. 6.1)

5.4 Reparto operativo

Tutte le operazioni necessarie al corretto approdo della nave al fine di espletare le operazioni commerciali, e all'organizzazione della partenza per il porto successivo, sono sotto la gestione del reparto operativo. La funzione principale sta nel mettere in relazione la figura armatoriale, il porto e la Capitaneria di Porto, le cui mansioni saranno esposte nei capitoli successivi.

6 FASI OPERATIVE DELL'AGENZIA MARITTIMA

6.1 Rapporto con l'armatore

Una volta che il caricatore si è accordato con l'armatore, e ha quindi completato tutte le operazioni per avere il pieno utilizzo della nave, ci interessa volgere l'attenzione al viaggio ma soprattutto alla destinazione del carico. Come abbiamo accennato precedentemente, l'armatore, prima di iniziare la spedizione, stipula il contratto armatore/agente marittimo attraverso cui l'agente si impegna sul territorio del porto di destinazione della nave a rappresentare il mandante (armatore) e a svolgere tutte le attività in funzione della nave, sotto l'aspetto operativo, commerciale e finanziario. Ovviamente in un porto possono operare più agenzie marittime e proprio per questo che l'armatore contatta ciascuno di esse per valutare quella più conveniente. Certamente possono verificarsi casi in cui esiste già da tempo un rapporto con una specifica agenzia.

In termini tecnici l'armatore nel primo contatto con l'agenzia chiede il '*proforma*', quel documento entro il quale l'agenzia inserisce le eventuali quote dei diversi servizi che la nave deve sostenere. Il proforma è redatto dall'agenzia sulla base delle informazioni fornite dall'armatore:

- Info sulla nave: nome, bandiera, stazza lorda, lunghezza, larghezza, pescaggio;
- Info sul carico da caricare o da scaricare: tipo di merce;

Ma anche l'armatore ha bisogno di una serie di informazioni principalmente connesse alla nave:

- Info sul porto: pescaggio, livello di sicurezza, banchina d'ormeggio;
- quantità da caricare/scaricare al giorno;
- Info sulle operazioni di carico/scarico: orari e giorni di lavoro;

Dopo questo scambio di dati l'agenzia compila il proforma inserendo inoltre dettagli sulla propria banca e riferimenti legislativi che obbligano l'armatore a pagare la somma prima del rilascio del porto.

PROFORMA INVOICE nr.
DATE:

MESSRS:

GT NT CARGO tons
LOA BREADTH

DESCRIPTION OF THE SERVICE	QUANTITY	UNIT PRICE	TOTAL
> Harbour Master Dues / Tributi speciali	1,00		
> Administration Charge / Administration charge	1,00		
> Pilotage / Pilotaggio	2,00		
> Mooring service / Ormeggiatori	2,00		
> Agency Fees / Agenzia	1,00		
> Custom Clearence / Operazione doganale	1,00		
> Garbage Delivery (1 service / max 8 kg to be delivered) / Consegna rifiuti	1,00		
> Auth. to retain on board liquid waste / Aut. mantenimento rifiuti a bordo	1,00		
> ISPS / ISPS	1,00		
> Shore pass / Shore pass	1,00		
> Tugboat service (nr. 1 tug) / Rimorchiatori	2,00		
> Fresh Water / Acqua potabile	1,00		
> Self production duties / Aut. Autoproduzione	1,00		
> Port chemist / Chimico di porto	1,00		
> Auth. To unload bulk cargo / Aut. Sbarco alla rinfusa	1,00		
> ENS / ENS	1,00		
> Bunker Application / Aut. Bunker	1,00		
> Italian Anchorage Dues / Tassa Ancoraggio	1,00		
> Fire Fighting service / Servizio antincendio	1,00		
> Tax Stamp / Marche da bollo	2,00		

TOTAL

> In compliance with the Italian Law of April 4, 1977 - No. 135 Art. 3, remittance of the full above amount must be arranged before vessel departure in order for the Harbour Master to grant departure port clearence w/o any delay;
> The above mentioned amount does not include the Italian Anchorage dues, compulsory for all the Italian ports;
> Pls send us your full style including Vat Numb for our final invoice, also pls inform us address where to send original invoices;

BANK DETAILS

Figura 1: proforma

6.2 Rapporto con il terminal, capitaneria e comandante

Successivamente alla firma del contratto da parte dell'armatore, nel quale dichiara l'accettazione dei punti descritti sul proforma, l'agenzia può dare il via alle operazioni che vedono principalmente coinvolti il Porto e la Capitaneria di porto.

Il porto è il luogo fisico dove, nel nostro caso, avvengono le operazioni commerciali di sbarco, imbarco e stoccaggio della merce. È compito dell'agenzia gestire e coordinare il programma di lavoro relativo al porto con le tempistiche dettate dall'armatore ancora prima dell'arrivo in porto.

La Capitaneria di porto è l'ente incaricato al controllo del traffico marittimo al quale si devono far giungere tutte le informazioni relative all'arrivo della nave.

Il primo passo dell'agenzia è quello di richiedere alla capitaneria di porto il *'visit ID'* con il quale il sistema informatico della stessa autorità associa all'imbarcazione un numero identificativo per registrare e regolarizzare in modo rapido ogni singolo avvenimento che interessa la nave in questione. Come già accennato il rapporto tra i due soggetti è reciproco infatti l'agenzia invierà all'autorità:

- 'PORT NOTIFICATION': sono riportati informazioni generiche sulla nave;
- 'DOCUMENTO ASSICURATIVO P&I': l'armatore, il vettore o il proprietario del carico stesso, hanno la possibilità, tramite il pagamento di un premio, di proteggersi ampiamente contro il pericolo di pesanti perdite finanziarie. Le garanzie possono essere connesse tipicamente alla nave, come nei casi di collisione, assistenza e salvataggio, alle merci trasportate oppure al nolo.
- 'DOMANDA DI ACCOSTO': è uno dei documenti principali con il quale si avvisa l'intera area, compreso gli operatori portuali, sulla preparazione all'ormeggio della nave. Oltre alle informazioni della nave ed al suo bollettino viaggio, sono inseriti riferimenti sulle operazioni commerciali del carico e sui servizi richiesti come impresa portuale, sicurezza, pilotaggio, rimorchio e ormeggio. Questa verrà visionata e reinviata firmata dalla capitaneria all'agenzia.

Ortona,

Spett.le
Capitaneria di porto di Ortona
Sez. Armamento e Spedizioni

DOMANDA D'ACCOSTO

Il sottoscritto agente raccomandatario marittimo

DATI NAVE	Tipo (*)		Nome				Bandiera				N° IMO	
	Call sign		MMSI		Anno di costruzione		Nr. Eliche	2	Eliche di poppa	1	Eliche di prora	1
	G.T.	5751	N.T.	3069	Lunghezza	122,2	Larghezza	16,4	Pescaggio poppa	5,84	Pescaggio prora	6,75

DATI VIAGGIO	Porto di provenienza	-	ITALY	Partenza porto di provenienza		
	Previsione di arrivo	12:00	Info ormeggio	INIZIO ORMEGGIO AD ARRIVO NAVE		
	Porto di destinazione			Previsione di partenza	16:00	

OPERAZIONI COMMERCIALI	CARICO	A Bordo	Ton.	4521,985	Carico (**)	ELECTROLYSIS SALT - SODIUM CHLORIDE				
		Da Scaricare	Ton.	4521,985	Carico (**)	ELECTROLYSIS SALT - SODIUM CHLORIDE				
		Da Caricare	Ton.	NIL	Carico (**)	NIL				
		In Transito	Ton.	NIL	Carico (**)	NIL				
	Impresa portuale				PFSO		Giorni di lavoro	2GG	Orario di lavoro	07:30 - 12:00 / 13:30 - 17:00
	Nome ricevitore									
	Nome caricatore									
	Nome noleggiatore									
	Ormeggio richiesto	NORD NUOVA - TESTATA								
	Per lavori o altri motivi	UNLOADING								
	Altre notizie									

SERVIZI RICHIESTI	Pratico locale		Pratico locale VHF		Antincendio		Antinquinamento	
	Ormeggiatori	SI	Numero	2				
	Pilota	SI	Numero	1				
	Rimorchiatori	NIL	Numero	NIL				

Si dichiara che i servizi hanno assicurato la loro presenza nell'ora e nel numero sopra indicato
(*) Tipo della nave: M/N - Ro-Ro - Cisterna - M/gas - P/ne - R/re - S/V - ecc..
(**)Se trattasi di merci pericolose precisare la classe IMO
se trattasi di merci secche pericolose indicare per esteso l'esatta denominazione tecnica e la classe di pericolosità
se trattasi di altre merci secche,precisare se alla rinfusa e l'appendice di appartanenza (A-B-C) qualora soggette al D.M. 22.07.1991 - IMSBC CODE

ANNOTAZIONI DELL'AUTORITA' MARITTIMA

FIRMA

Presentata alle ore_____ del _____
Ormeggio assegnato_____
Ora assegnata di entrata_____

Figura 2: domanda d'accosto

- ‘SHIP PRE-ARRIVAL INFORMATION’: questo è il primo documento che il comandante della nave, mentre è in viaggio, invia all’agenzia. Oltre alle solite informazioni sull’imbarcazione, questo riporta essenzialmente la lista dei porti precedentemente raggiunti dalla nave.

SHIP PRE-ARRIVAL INFORMATION PRO-FORMA

Particulars of the ship and contact details			
IMO number		Ship's name	
Port of registry		Flag State	
Type of ship		Call Sign	
Gross Tonnage		Immarsat call numbers (if available)	
Name of Company		CSO' s name & 24 hour contact details	
IMO Company			
Port of arrival	**ORTONA**	Port facility of arrival (if know)	

Port and port facility information	
Expected date and time of arrival of the ship in port (ETA)(B/4.39.3 ISPS code)	**15-12-2021 AT 18:00 PM**
Primary purpose of call	**LOADING**

Information required by SOLAS regulation XI-2/9.2.1								
Does the ship have a valid International Ship Security Certificate (ISSC)? (XI-2 / 9.2.1.1)	YES	IISSC	NO – Why not?	Issued by (name of administartion or RSO)	Expiry date			
	YES			**INSB**				
Does the ship have an approved SSP on board?	YES	NO	Security level at wich the ship is currently operating? (XI-2 / 9.2.1.2)	SL1	SL2	SL3		
	YES			**SL 1**				
Location of ship at the time this report is made (B/4.39.2 ISPS Code)	**DURRES IN 13/12/2021 AT 16:00**							

List the last ten calls at port facilities in chronological order (most recent call first): (XI-2 / 9.2.1.3)

No.	Date from	Date to	Port	Country	Unlocode	Port facility	Security level
			DURRES	ALBANIA			1
			BANGHAZI	LIBYA			1
			TOBRUQ	LIBYA			2
			IZMIR	TURKEY			1
			VOLOS	GREECE			1
			TRIPOLI	LEBANON			1
			ARISH	EGYPT			1
			ABO QIR	EGYPT			1
			MERSIN	TURKEY			1
			ISKENDRUN	TURKEY			1

Did the ship take any special or additional security measures, beyond those in the approved SSP? If the answers is YES, indicate below the special or additional security measures taken by the ship. (XI-2 / 9.2.1.4)	YES	NO
		NO

No.	Special or additional security measures taken by the ship
1	
2	
3	
4	

Figura 3: ship pre-arrivals information

Oltre alla ship pre-arrival notification, il comandante è tenuto ad inviare all'agenzia altri documenti che inoltrerà di conseguenza alla capitaneria di porto:

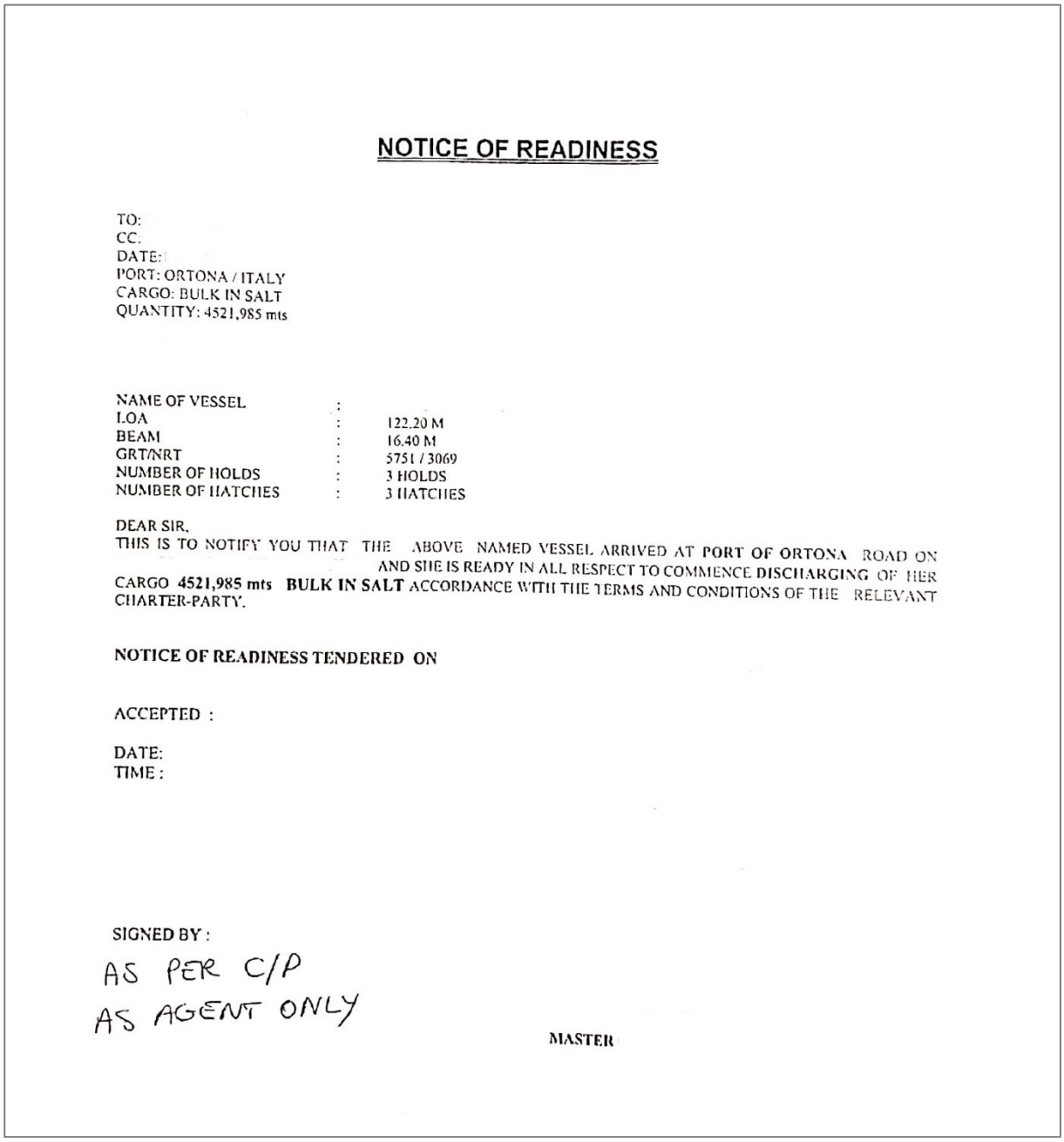
- 'CREW LIST' e 'CREW EFFECTS': elenco equipaggio e dei suoi effetti personali;
- 'STORE LIST': rimanenza di bordo, ad esempio alimenti o fluidi macchine;
- 'GARBAGE FORM': la nave è obbligata a rilasciare nel porto d'approdo rifiuti accumulati durante la navigazione. Qui l'agenzia ha l'incarico di commissionare l'ente di competenza al ritiro dei rifiuti;
- 'VESSELS ARRIVALS NOTIFICATION': è quel certificato che attesta l'ultima ispezione avvenuta sulla nave nel rispetto dei requisiti richiesti ad una idonea navigabilità della nave;
- 'LIBERA PRATICA SANITARIA': conferma l'avvenuta visita sanitaria sull'equipaggio, qualora la nave provenga da un paese extracomunitario.

Ultimato questo scambio informativo, previ problemi, la capitaneria dà il consenso alla nave per poter entrare e compiere le dovute operazioni nel porto.

6.3 Arrivo nave in porto

Una volta che la nave è in rada ed è pronta per entrare in porto, la stessa invia all'agenzia la *'notice of readiness'*. Con questa dichiarazione, fatta dal comandante, si notifica data e ora di arrivo ed è il documento ufficiale che attesta l'inizio dei tempi di stallia e, qualora si verifichi, i tempi di controstallia. In base a questo avviso la nave entrerà ed ormeggerà alla banchina destinata ad essa.

Inoltre rientra nella prassi anche la 'nota di arrivo' che, a seguito di uno scambio tra agenzia e capitaneria, attesta l'effettivo arrivo della nave.



NOTICE OF READINESS

TO:
CC.
DATE:
PORT: ORTONA / ITALY
CARGO: BULK IN SALT
QUANTITY: 4521,985 mts

NAME OF VESSEL	:	
LOA	:	122.20 M
BEAM	:	16.40 M
GRT/NRT	:	5751 / 3069
NUMBER OF HOLDS	:	3 HOLDS
NUMBER OF HATCHES	:	3 HATCHES

DEAR SIR,
THIS IS TO NOTIFY YOU THAT THE ABOVE NAMED VESSEL ARRIVED AT **PORT OF ORTONA** ROAD ON AND SHE IS READY IN ALL RESPECT TO COMMENCE **DISCHARGING** OF HER CARGO **4521,985 mts BULK IN SALT** ACCORDANCE WITH THE TERMS AND CONDITIONS OF THE RELEVANT CHARTER-PARTY.

NOTICE OF READINESS TENDERED ON

ACCEPTED :

DATE:
TIME :

SIGNED BY :
AS PER C/P
AS AGENT ONLY

MASTER

Figura 4: notice of readiness

6.4 Partenza nave

Concluse tutte le operazioni portuali, che vedremo al dettaglio nel capitolo 7, l'agente marittimo deve recarsi a bordo per rilasciare una serie di documenti al comandante prima della partenza.

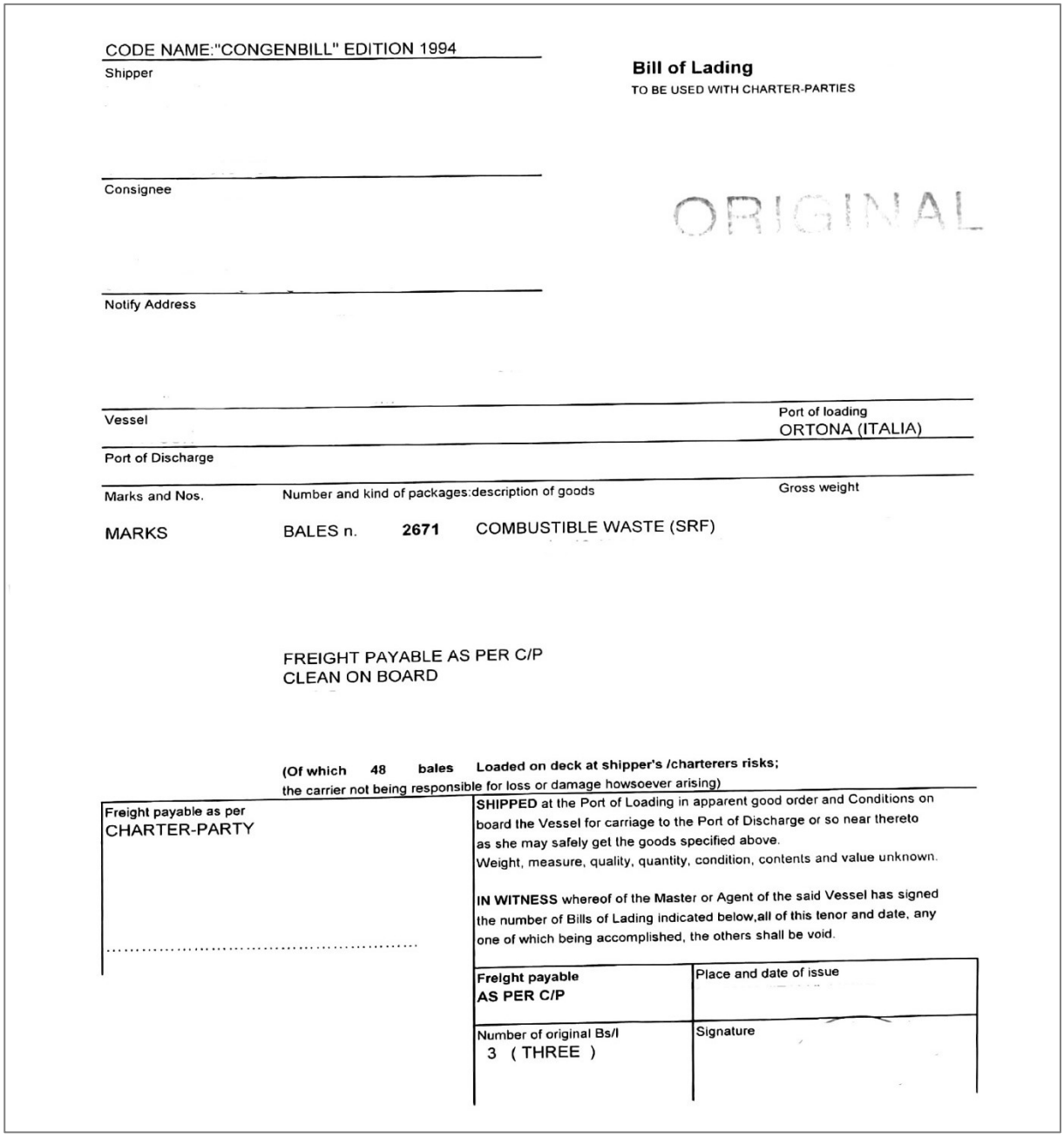
La *'bill of lading'* (polizza di carico) rappresenta il più importante documento del trasporto marittimo rappresentando di fatto la prova dell'avvenuto contratto di trasporto e dell'avvenuta presa in consegna del carico. Ma il motivo per cui è considerato un documento fondamentale è perché rappresenta a tutti gli effetti un titolo di credito rappresentativo delle merci. Anche qui l'agente marittimo ricopre un ruolo fondamentale perché la polizza viene rilasciata al caricatore dal vettore o a mezzo di un rappresentante che può essere l'agente stesso oppure dal comandante sulle vesti di rappresentante del vettore. Sul fronte della bill of lading compaiono le seguenti informazioni:

- Nome e domicilio del vettore: come già affermato il vettore emette questo documento;
- Nome e domicilio del caricatore *(shipper)* o mittente: il soggetto che stipula il contratto di trasporto con il vettore;
- Nome e domicilio del ricevitore *(consignee)*;
- Nome e domicilio del *notify address:* il soggetto al quale deve essere notificato l'arrivo della merce a destino;
- Porto di imbarco e porto di sbarco: luoghi nei quali è avvenuta la caricazione e la riconsegna della merce;
- Indicazioni sulla merce: la natura, la qualità e la quantità, numero di colli ed eventuali marcature a contrassegno delle merci. Inoltre, qualora si verifichi, è riportato anche il quantitativo di merce stivata in coperta e il corrispettivo riferimento contrattuale ai rischi afferenti ad esso;

- Il nolo: in questa sezione si precisa se il nolo è stato pagato anticipatamente *(freight prepaid)* o se deve essere ancora pagato a destino *(freight collect)*. In altri casi non si dichiara la modalità e si rimanda il tutto a dichiarazioni del charter party;
- Stato apparente delle merci o degli imballaggi: sulla polizza vengono descritte le osservazioni in merito allo stato delle merci e degli imballaggi. Qualora le merci non presentino vizi apparenti lo stato è descritto con la formula '*clean on board'*. Al contrario, quando la merce presenta difetti la polizza verrà 'sporcata': motivo principale per il quale le banche rifiutano il titolo di credito bloccando la negoziazione. Nel caso ultimo il vettore, all'atto di presa in consegna del carico, si tutela richiedendo una garanzia bancaria/assicurativa, oppure una *letter of indemnity*, sottoscritta dal caricatore con il quale quest'ultimo si impegna a rimborsare il vettore dagli eventuali danni.

Di norma l'agenzia emette diverse polizze di carico originali, firmate dal vettore indicando luogo e data di emissione, il cui distintivo è rappresentato dalla negoziabilità del titolo di credito che rappresenta. Queste originali sono emesse solitamente in triplice copia originali a cui seguono diverse copie facsimili non negoziabili ed utilizzabili solo per uso interno amministrativo. L'utilizzazione di una delle tre originali annulla il valore delle restanti due. L'originale della polizza di carico rilasciata al caricatore può essere: *"al portatore",* quando sulla polizza di carico non viene specificato nessun destinatario e il diritto di disporre le merci è riservato a chi consegna al porto di destinazione la polizza di carico originale; *"all'ordine",* quando la merce può essere svincolata e ritirata a destinazione soltanto da un soggetto terzo a cui la polizza di carico è stata trasferita mediante "girata"; *"nominativa"*, quando viene intestata a uno specifico destinatario che è l'unico soggetto legittimato a ricevere la merce al porto di destinazione. Il soggetto terzo (possessore del titolo all'ordine), pur non essendo materialmente in possesso della merce, può comunque trasferirne la disponibilità durante il viaggio ad altri soggetti in base a una serie continua di "girate". Il caricatore/venditore, ottenuta la polizza dal vettore, la invia a una sua banca di fiducia incaricandola di consegnare il documento solo

contro pagamento del prezzo delle merci. Il ricevitore/compratore per poter ottenere la polizza di carico, che gli permette di richiedere la consegna della merce, deve versare alla banca il prezzo delle merci come da fattura allegata alla polizza di carico.



CODE NAME:"CONGENBILL" EDITION 1994

Shipper

Bill of Lading

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Consignee

ORIGINAL

Notify Address

Vessel

Port of loading
ORTONA (ITALIA)

Port of Discharge

Marks and Nos.	Number and kind of packages; description of goods	Gross weight
MARKS	BALES n. **2671** COMBUSTIBLE WASTE (SRF)	

FREIGHT PAYABLE AS PER C/P
CLEAN ON BOARD

(Of which 48 bales Loaded on deck at shipper's /charterers risks;
the carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per
CHARTER-PARTY

.....

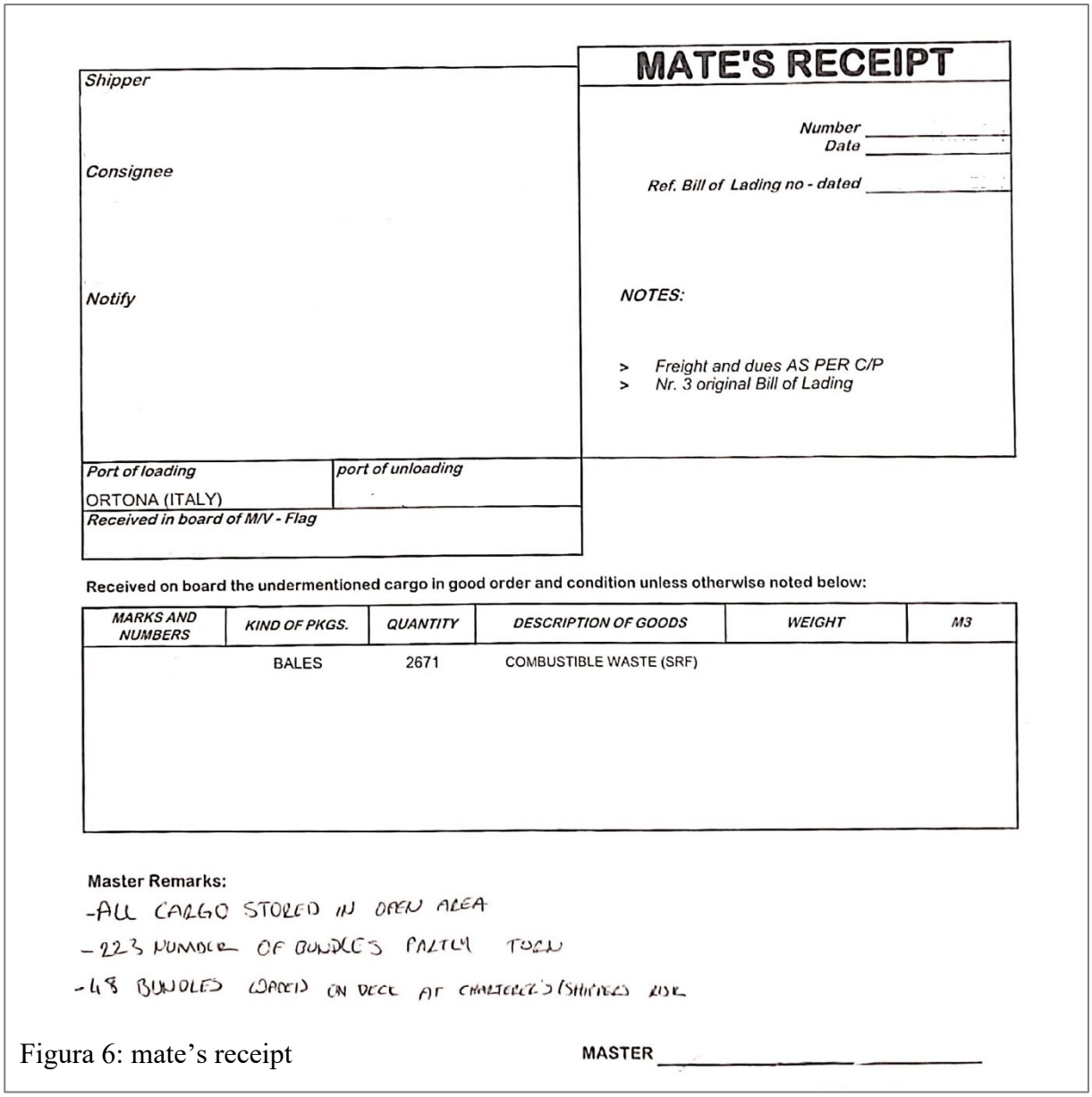
SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and Conditions on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.
Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof of the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below,all of this tenor and date, any one of which being accomplished, the others shall be void.

Freight payable **AS PER C/P**	Place and date of issue
Number of original Bs/l 3 (THREE)	Signature

Figura 5: bill of lading

Un ulteriore documento rilasciato al comandante è il '*mate's receipt'* definito come un buono di imbarco che attesta l'avvenuta ricevuta di carico a bordo. Questa ha una struttura molto simile alla polizza di carico riportando le stesse informazioni. Nella maggior parte dei casi su di essa vengono descritti gli eventuali "master remarks": possibili segnalazioni del comandante sul carico e sull'avvenuta operazione di carico/scarico. È importante perché è il documento che infierisce sulle responsabilità, permettendo di risalire ai diretti interessati in eventuali spiacevoli inconvenienti.



MATE'S RECEIPT

Shipper

Consignee

Notify

Number _____
Date _____

Ref. Bill of Lading no - dated _____

NOTES:

> *Freight and dues AS PER C/P*
> *Nr. 3 original Bill of Lading*

Port of loading	*port of unloading*
ORTONA (ITALY)	

Received in board of M/V - Flag

Received on board the undermentioned cargo in good order and condition unless otherwise noted below:

MARKS AND NUMBERS	*KIND OF PKGS.*	*QUANTITY*	*DESCRIPTION OF GOODS*	*WEIGHT*	*M3*
	BALES	2671	COMBUSTIBLE WASTE (SRF)		

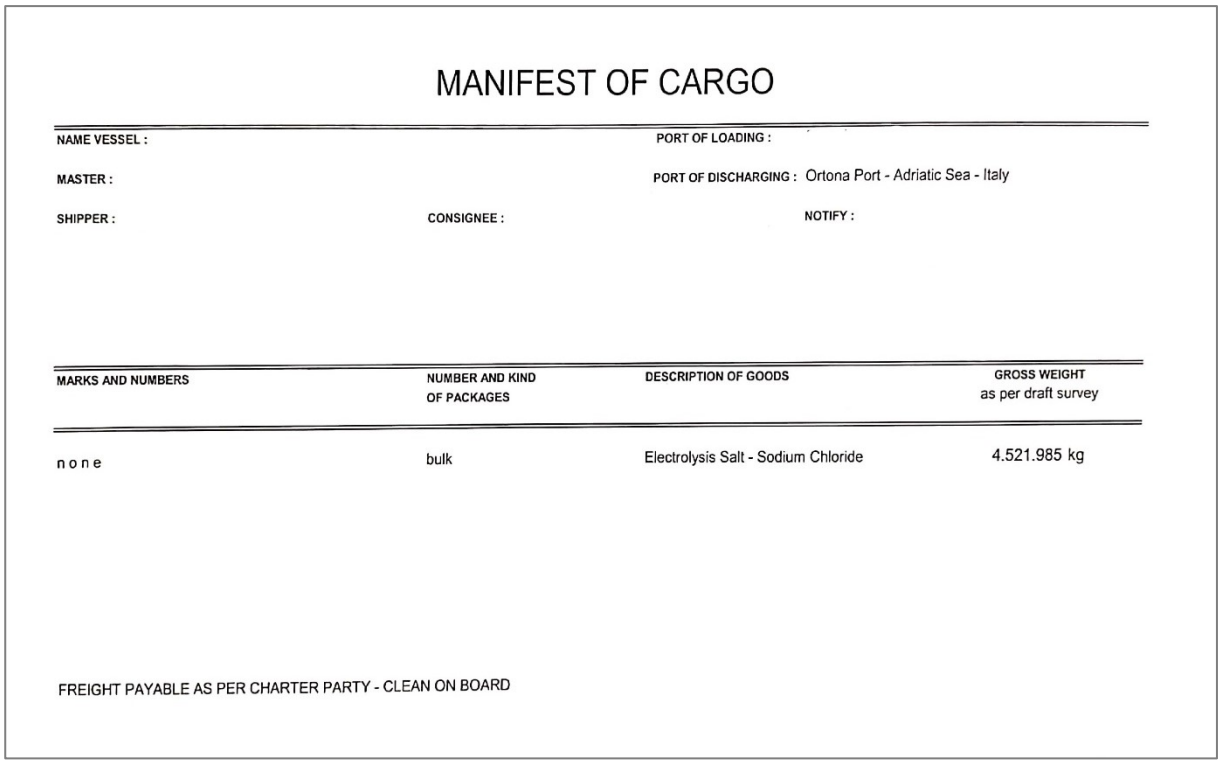
Master Remarks:

-ALL CARGO STORED IN OPEN AREA
-223 NUMBER OF BUNDLES PARTLY TORN
-48 BUNDLES LOADED ON DECK AT CHARTERER'S/SHIPPERS RISK

MASTER _____

Figura 6: mate's receipt

L'agente marittimo salirà sulla nave rilasciando il '*cargo manifest'* nel quale si riportano le merci che compongono il carico. Questo descrive i particolari della merce, mittenti, destinatari, marchi e numeri, numero e tipologia dei colli, descrizioni delle merci.



MANIFEST OF CARGO

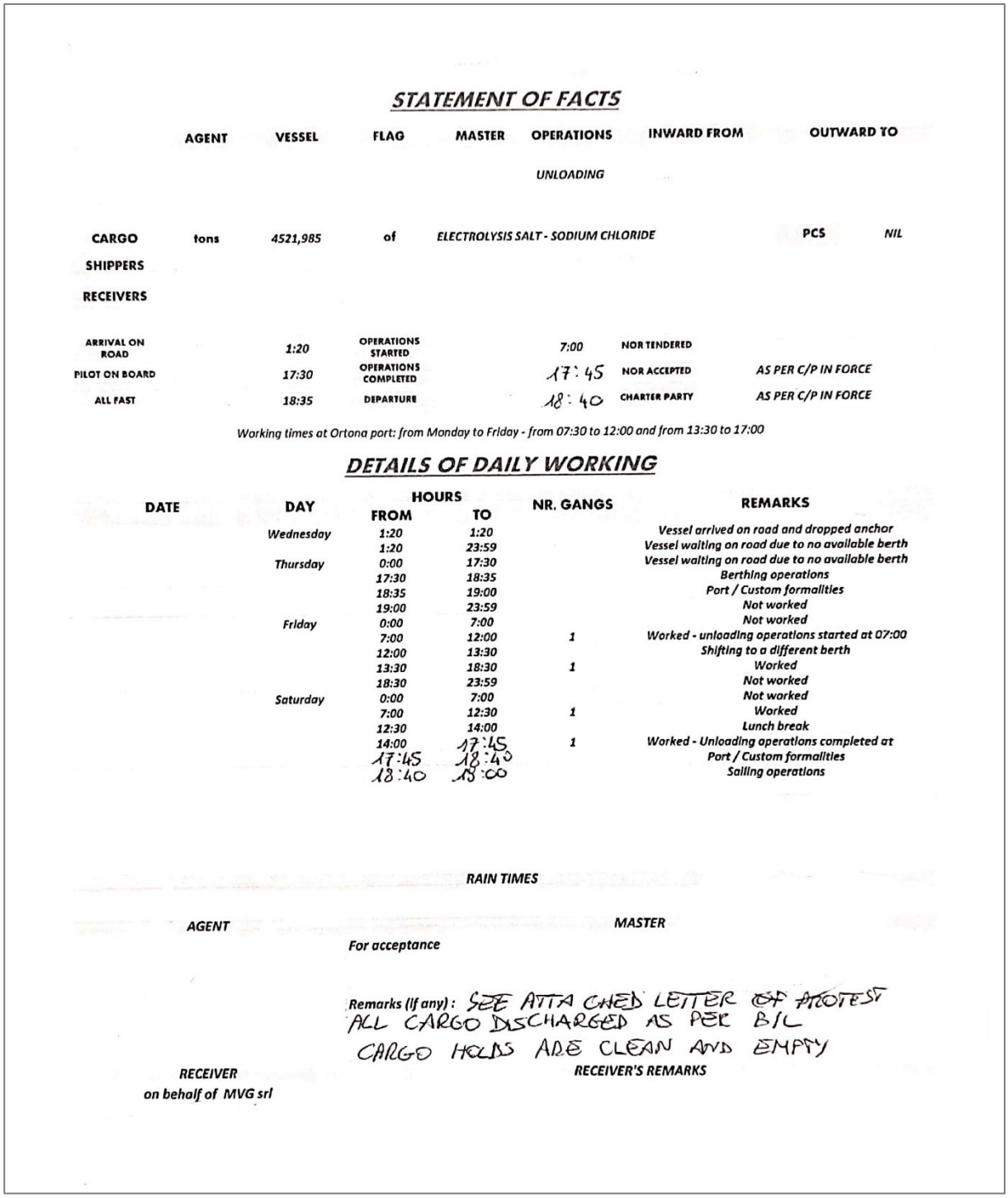
NAME VESSEL :
PORT OF LOADING :
MASTER :
PORT OF DISCHARGING : Ortona Port - Adriatic Sea - Italy
SHIPPER :
CONSIGNEE :
NOTIFY :

MARKS AND NUMBERS	NUMBER AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF GOODS	GROSS WEIGHT as per draft survey
none	bulk	Electrolysis Salt - Sodium Chloride	4.521.985 kg

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY - CLEAN ON BOARD

Figura 7: manifest of cargo

Il rapporto si concluderà nel rilascio dello '*statement of fact'* (vedi figura 8) che riporta in maniera dettagliata un riepilogo delle sequenze operative affrontate giornalmente della nave dal suo arrivo alla sua partenza dal porto. Il "libera tutti" è definito infine dalla '*comunicazione di partenza'* e dalla 'nota di partenza' con il quale l'agenzia marittima, confermando l'avvenuto pagamento da parte dell'armatore, chiede alla capitaneria di porto il rilascio del porto della nave. Una volta firmata la nota di arrivo, la nave potrà quindi lasciare il porto.



STATEMENT OF FACTS

AGENT	VESSEL	FLAG	MASTER	OPERATIONS	INWARD FROM	OUTWARD TO
				UNLOADING		

CARGO	tons	4521,985	of	ELECTROLYSIS SALT - SODIUM CHLORIDE	PCS	NIL
SHIPPERS						
RECEIVERS						

ARRIVAL ON ROAD	1:20	OPERATIONS STARTED	7:00	NOR TENDERED	
PILOT ON BOARD	17:30	OPERATIONS COMPLETED	17:45	NOR ACCEPTED	AS PER C/P IN FORCE
ALL FAST	18:35	DEPARTURE	18:40	CHARTER PARTY	AS PER C/P IN FORCE

Working times at Ortona port: from Monday to Friday - from 07:30 to 12:00 and from 13:30 to 17:00

DETAILS OF DAILY WORKING

DATE	DAY	HOURS FROM	HOURS TO	NR. GANGS	REMARKS
	Wednesday	1:20	1:20		Vessel arrived on road and dropped anchor
		1:20	23:59		Vessel waiting on road due to no available berth
	Thursday	0:00	17:30		Vessel waiting on road due to no available berth
		17:30	18:35		Berthing operations
		18:35	19:00		Port / Custom formalities
		19:00	23:59		Not worked
	Friday	0:00	7:00		Not worked
		7:00	12:00	1	Worked - unloading operations started at 07:00
		12:00	13:30		Shifting to a different berth
		13:30	18:30	1	Worked
		18:30	23:59		Not worked
	Saturday	0:00	7:00		Not worked
		7:00	12:30	1	Worked
		12:30	14:00		Lunch break
		14:00	17:45	1	Worked - Unloading operations completed at
		17:45	18:40		Port / Custom formalities
		18:40	19:00		Sailing operations

RAIN TIMES

AGENT

MASTER

For acceptance

Remarks (if any): SEE ATTACHED LETTER OF PROTEST
ALL CARGO DISCHARGED AS PER B/L
CARGO HOLDS ARE CLEAN AND EMPTY

RECEIVER
on behalf of MVG srl

RECEIVER'S REMARKS

Figura 8: statement of facts

Ortona,

Spett.le
Capitaneria di porto di Ortona
Sez. Tecnica Sicurezza e Difesa portuale

COMUNICAZIONE DI PARTENZA

Il sottoscritto agente raccomandatario marittimo

DATI NAVE	Tipo (*)		Nome				Bandiera				N° IMO	
	Call sign		MMSI		Anno di costruzione		Nr. Eliche	2	Eliche di poppa	1	Eliche di prora	1
	G.T.	5751	N.T.	3069	Lunghezza	122,2	Larghezza	16,4	Pescaggio poppa	2,6	Pescaggio prora	4,9

DATI VIAGGIO	Porto di destinazione			Previsione di partenza	
	Previsione di arrivo al porto di destinazione		Banchina di ormeggio	RIVA - SUD	

OPERAZIONI COMMERCIALI	CARICO	A Bordo	Ton.	NIL	Carico (**)	NIL			
		Scaricata	Ton.	4521,985	Carico (**)	ELECTROLYSIS SALT - SODIUM CHLORIDE			
		Caricata	Ton.	NIL	Carico (**)	NIL			
		In Transito	Ton.	NIL	Carico (**)	NIL			
	Impresa portuale		FIORE / BUONEFRA		PFSO		Giorni di lavoro	2GG	Orario di lavoro	07:30 - 12:00 / 13:30 - 17:00
	Altre notizie								

SERVIZI RICHIESTI	Pratico locale		Pratico locale VHF		Antincendio		Antinquinamento	
	Ormeggiatori	SI	Numero	2				
	Pilota	SI	Numero	1				
	Rimorchiatori	NIL	Numero	NIL				

Si dichiara che i servizi hanno assicurato la loro presenza nell'ora e nel numero sopra indicato
(*) Tipo della nave: M/N - Ro-Ro - Cisterna - M/gas - P/ne - R/re - S/V - ecc..
(**)Se trattasi di merci pericolose precisare la classe IMO
se trattasi di merci secche pericolose indicare per esteso l'esatta denominazione tecnica e la classe di pericolosità
se trattasi di altre merci secche,precisare se alla rinfusa e l'appendice di appartenenza (A-B-C) qualora soggette al D.M. 22.07.1991 - IMSBC CODE

ANNOTAZIONI DELL'AUTORITA' MARITTIMA

FIRMA

Presentata alle ore_____ del _____
Ormeggio assegnato_____
Ora assegnata di entrata_____

Figura 9: comunicazione di partenza

7 OPERAZIONI PORTUALI SUL CARICO

7.1 Dogana

Nel traffico di merci estere in importazione (entrata nel territorio dell'Unione europea) oppure nazionali in esportazione (uscita dal territorio doganale dell'Unione europea) è indispensabile citare anche l'ultimo impegno che la Fiore s.r.l. offre al cliente, ovvero il servizio di *dogana*. La dogana è un ente che si occupa di controllare i traffici delle merci oggetto degli scambi commerciali internazionali tra l'Unione europea e i paesi situati al di fuori dei confini del territorio doganale (paesi terzi), nonché di controllare la movimentazione dei passeggeri e dei loro bagagli. Per spiegare meglio il concetto classifichiamo tre situazioni:

- L'immissione in libera pratica: consente alle merci non unionali, destinate al mercato dell'Unione europea, di acquisire ai fini fiscali e commerciali la posizione doganale di merci unionali.
- L'esportazione: consente l'uscita definitiva delle merci unionali dal territorio doganale dell'Unione europea facendole diventare a tutti gli effetti merci estere.

  La cessione delle merci fuori del territorio doganale dell'Unione europea è considerata non imponibile IVA (Imposta sul Valore Aggiunto), le stesse vengono quindi fatturate dal venditore al compratore senza l'addebito di tale imposta. Le merci non unionali che devono uscire dal territorio doganale dell'Unione europea sono oggetto di una dichiarazione di riesportazione da presentare presso l'ufficio doganale competente.
- Transito: si suddivide nelle seguenti tipologie:

  - Transito esterno: consente alle merci non unionali, che non hanno assolto le formalità di immissione in libera pratica, di circolare da un punto all'altro del territorio doganale dell'Unione europea senza essere soggette ai dazi, all'importazione, alle misure di politica commerciale e ad altri oneri.

- Transito interno: consente alle merci unionali di circolare da un punto all'altro del territorio doganale dell'Unione europea, attraversando un paese oppure un territorio non facente parte di quest'ultimo, senza variare la posizione doganale.

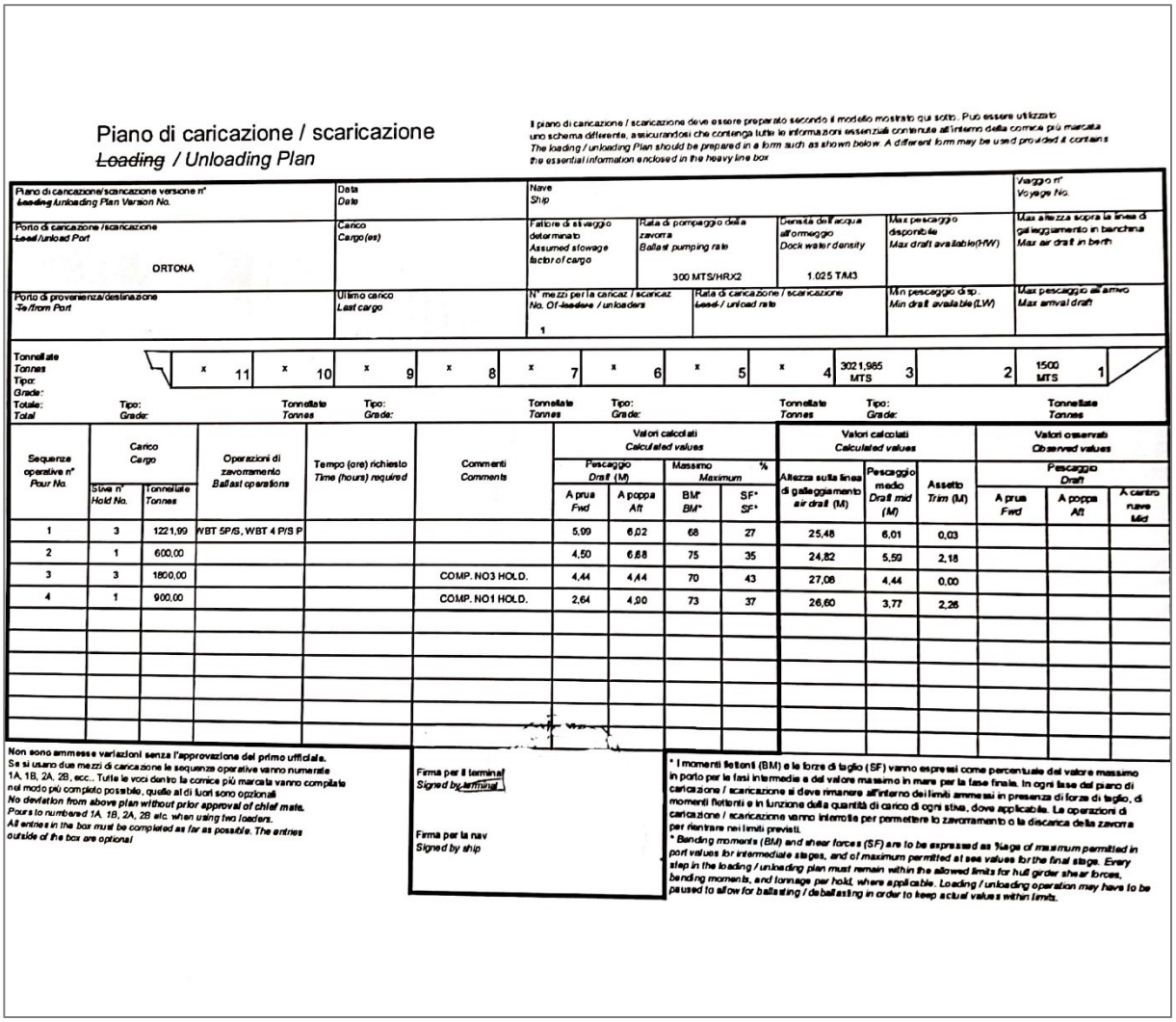
La durata di permanenza delle merci in un regime di deposito non è soggetta ad alcuna limitazione tranne che in circostanze eccezionali quando, ad esempio, il tipo e la natura delle merci possono costituire, se lasciate in deposito per molto tempo, una minaccia per la salute umana, animale, vegetale o per l'ambiente. Il deposito doganale consente alle merci non unionali lo stoccaggio (collocate e vigilate in locali o in altri luoghi autorizzati dalle autorità doganali) nel territorio doganale dell'Unione europea senza essere soggette ai dazi, all'importazione, alle misure di politica commerciale e ad altri oneri.

7.2 Carico/scarico merci

Entriamo ora nel pieno delle operazioni di carico e scarico delle merci che si effettuano nell'area portuale. A seconda del tipo di merce si classificano situazioni nei quali sono richiesti scompartimenti liberi all'interno della struttura della nave (stive) oppure attrezzature specifiche di contenimento come i container. In ogni caso, prima di iniziare qualunque tipo di intervento, l'operatore deve seguire le indicazioni elencate nel '*loading/unloading plan'* redatto principalmente dal comandante ma sotto l'esperienza dell'impresa portuale. È uno studio che deve essere accuratamente fatto con lo scopo di non compromettere la sicurezza dell'equipaggio, delle merci, dell'ambiente e della nave stessa e per permettere di posizionare le macchine portuali sulla base delle sequenze operative. Le copie dei piani di carico vengono inoltrate agli agenti marittimi nei porti di destinazione in modo tale che possano organizzare i mezzi e la manodopera più idonei per eseguire le operazioni di carico/scarico della nave.

Per capire meglio è riportato di sotto un piano di scarico della merce che è dislocata nelle stive 1 e 3. Per ciascuna stiva sono riportate le sequenze operative e la relativa quantità di merce in tonnellate da scaricare. Come descritto, si deve iniziare a scaricare 1221,99 tonnellate dalla stiva 3,

successivamente 600 tonnellate dalla stiva 1, poi di nuovo 1800 tonnellate dalla stiva 3 ed infine si conclude scaricando 900 tonnellate dalla stiva 1. Il piano di carico, oltre alle caratteristiche delle merci da trasportare, riporta altre informazioni: pescaggi finali a caricazione avvenuta, assetto della nave, volume degli spazi residui non utilizzati, elenco dei porti di carico e scarico delle merci.



Piano di caricazione / scaricazione
~~Loading~~ / Unloading Plan

Il piano di caricazione / scaricazione deve essere preparato secondo il modello mostrato qui sotto. Può essere utilizzato uno schema differente, assicurandosi che contenga tutte le informazioni essenziali contenute all'interno della cornice più marcata.
The loading / unloading Plan should be prepared in a form such as shown below. A different form may be used provided it contains the essential information enclosed in the heavy line box

Piano di caricazione/scaricazione versione n° *~~Loading~~ Unloading Plan Version No.*	Data *Date*	Nave *Ship*				Viaggio n° *Voyage No.*
Porto di caricazione /scaricazione *~~Load~~/unload Port* ORTONA	Carico *Cargo(es)*	Fattore di stivaggio determinato *Assumed stowage factor of cargo*	Rata di pompaggio della zavorra *Ballast pumping rate* 300 MTS/HRX2	Densità dell'acqua all'ormeggio *Dock water density* 1.025 T/M3	Max pescaggio disponibile *Max draft available(HW)*	Max altezza sopra la linea di galleggiamento in banchina *Max air draft in berth*
Porto di provenienza/destinazione *To/from Port*	Ultimo carico *Last cargo*	N° mezzi per la caricaz / scaricaz *No. Of ~~loaders~~ / unloaders* 1	Rata di caricazione / scaricazione *~~Load~~ / unload rate*		Min pescaggio disp. *Min draft available (LW)*	Max pescaggio all'arrivo *Max arrival draft*

Tonnellate *Tonnes* Tipo: *Grade:*	x 11	x 10	x 9	x 8	x 7	x 6	x 5	x 4	3021,985 MTS 3	2	1500 MTS 1
Totale: *Total*	Tipo: *Grade:*	Tonnellate *Tonnes*	Tipo: *Grade:*	Tonnellate *Tonnes*	Tipo: *Grade:*	Tonnellate *Tonnes*	Tipo: *Grade:*	Tonnellate *Tonnes*	Tipo: *Grade:*	Tonnellate *Tonnes*	

Sequenza operativa n° *Pour No.*	Carico *Cargo* Stiva n° *Hold No.*	Carico *Cargo* Tonnellate *Tonnes*	Operazioni di zavorramento *Ballast operations*	Tempo (ore) richiesto *Time (hours) required*	Commenti *Comments*	Valori calcolati *Calculated values* Pescaggio *Draft (M)* A prua *Fwd*	Pescaggio *Draft (M)* A poppa *Aft*	Massimo % *Maximum* BM* *BM**	SF* *SF**	Valori calcolati *Calculated values* Altezza sulla linea di galleggiamento *air draft (M)*	Pescaggio medio *Draft mid (M)*	Assetto *Trim (M)*	Valori osservati *Observed values* Pescaggio *Draft* A prua *Fwd*	A poppa *Aft*	A centro nave *Mid*
1	3	1221,99	WBT 5P/S, WBT 4 P/S P			5,99	6,02	68	27	25,48	6,01	0,03			
2	1	600,00				4,50	6,88	75	35	24,82	5,59	2,18			
3	3	1800,00			COMP. NO3 HOLD.	4,44	4,44	70	43	27,08	4,44	0,00			
4	1	900,00			COMP. NO1 HOLD.	2,64	4,00	73	37	26,60	3,77	2,26			

Non sono ammesse variazioni senza l'approvazione del primo ufficiale.
Se si usano due mezzi di caricazione le sequenze operative vanno numerate 1A, 1B, 2A, 2B, ecc.. Tutte le voci dentro la cornice più marcata vanno compilate nel modo più completo possibile, quelle al di fuori sono opzionali
No deviation from above plan without prior approval of chief mate.
Pours to numbered 1A, 1B, 2A, 2B etc. when using two loaders.
All entries in the box must be completed as far as possible. The entries outside of the box are optional

Firma per il terminal
Signed by ~~terminal~~

Firma per la nav
Signed by ship

* I momenti flettenti (BM) e le forze di taglio (SF) vanno espressi come percentuale del valore massimo in porto per le fasi intermedie e del valore massimo in mare per la fase finale. In ogni fase del piano di caricazione / scaricazione si deve rimanere all'interno dei limiti ammessi in presenza di forze di taglio, di momenti flettenti e in funzione della quantità di carico di ogni stiva, dove applicabile. Le operazioni di caricazione / scaricazione vanno interrotte per permettere lo zavorramento o la discarica della zavorra per rientrare nei limiti previsti.
* *Bending moments (BM) and shear forces (SF) are to be expressed as %age of maximum permitted in port values for intermediate stages, and of maximum permitted at sea values for the final stage. Every step in the loading / unloading plan must remain within the allowed limits for hull girder shear forces, bending moments, and tonnage per hold, where applicable. Loading / unloading operation may have to be paused to allow for ballasting / deballasting in order to keep actual values within limits.*

Figura 10: loading/unloading plan

8 L’IMPRESA PORTUALE

Come già anticipato nell’introduzione, la FIORE s.r.l. oltre ad essere un’agenzia marittima, è anche Impresa Portuale e proprio questa doppia mansione risulta essere comoda all’accoglienza delle navi. Tale vantaggio è un punto a favore dell’impresa perché, oltre a ad offrire servizi di agenzia marittima la stessa, come Impresa Portuale, garantisce le operazioni portuali. Per operazioni portuali si intendono l’insieme delle operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale.

Stando a contatto diretto con il Porto si istaura un rapporto con un’autorità fondamentale, quella *portuale* presente nei maggiori porti nazionali italiani. L’autorità di sistema portuale si occupa di coordinare, programmare, controllare tutte le operazioni portuali nonché tutte le attività commerciali ed industriali esercitate nei porti.

8.1 Mezzi e infrastrutture portuali

Esistono di versi tipi di mezzi che si differenziano in base alla struttura portuale e alla dislocazione dei vari servizi. Con FIORE s.r.l. ho avuto la possibilità di vivere a pieno le operazioni portuali ed i mezzi coinvolti come:

- Le gru semoventi portuali (mobile crane): sono costituite da un braccio girevole posizionato su un telaio a ruote gommate. Al braccio possono essere agganciati diversi dispositivi di presa come benne o manipolatori per movimentare rinfuse, carichi pesanti e qualsiasi altra tipologia di merce. Le gru semoventi portuali hanno portate nominali comprese tra 40 e 100 tonnellate e uno sbraccio utile compreso tra 30 m e 58 m.
- Carrelli elevatori;
- Pale gommate;

Le infrastrutture portuali comprendono: le banchine, utilizzate per l'ormeggio delle navi; i piazzali operativi, utilizzati per la sosta degli automezzi che trasportano passeggeri, bagagli e merci da imbarcare; infrastrutture terminalistiche, che sono gli insiemi di edifici, impianti e attrezzature presenti nel terminale marittimo. L'accesso alle aree operative, ai fini della sicurezza dei porti e della riduzione del rischio di incidenti che possono coinvolgere le navi, il carico e le persone a bordo, è consentito esclusivamente alle persone e ai veicoli autorizzati secondo quanto previsto dal PFSP - Port Facilities Security Plan.

8.1.1 Sicurezza portuale

A seguito di alcuni sinistri che hanno colpito la navigazione ed eventi terroristici come l'attacco alle torri gemelle dell'11 settembre 2001, è cresciuta sempre di più la necessità di predisporre ed attuare norme per la tutela della navigazione e dei trasporti da atti illeciti di natura terroristica. La sicurezza della navigazione si basa su due approcci: 'SAFETY': salvaguardia di persone, mezzi di trasporto e beni dalla pericolosità intrinseca della navigazione intesa in senso tecnico, derivante dall'ambiente in cui essa si svolge; 'SECURITY': sicurezza, quale tutela dell'ambiente, mezzi di trasporto e beni trasportati dalla pericolosità estrinseca alla navigazione e, quindi, dovuta ad interventi umani esterna all'attività navigatoria quali gli atti illeciti di natura terroristica. Ad ogni porto è associato un security level che deriva dalla determinazione del rischio di sicurezza considerato in funzione della possibile minaccia di un attacco, dalla vulnerabilità dell'obiettivo e dal grado delle conseguenze che un attacco porterebbe ad avere. I livelli si classificano in:

- Livello 1: rischio di minaccia normale;
- Livello 2: rischio di minaccia elevato;
- Livello 3: rischio di minaccia eccezionale;

Il PFSO (Port Facility Security Officer) è l'agente di sicurezza dell'impianto portuale che redige il piano di security il quale deve contenere diverse misure tra cui:

1- Le misure per prevenire l'introduzione di armi, sostanze e apparecchiature pericolose;
2- Le aree riservate e le misure per prevenire gli eccessi non autorizzati;
3- Misure di prevenzione degli accessi non autorizzati;
4- Procedure di risposta alle minacce o alla compromissione della security;
5- Procedure di evacuazione in caso di minaccia o compromissione della security;
6- Procedure di controllo delle attività di security;
7- Procedure per addestramento ed esercitazioni associate al piano;

Il porto di Ortona ha un livello di sicurezza 1.

9 MANEGGIO MERCI

9.1 Classificazione delle navi

Le navi mercantili, in base ai parametri di portata lorda, stazza lorda e stazza netta, caratteristiche costruttive, tipologie di merci trasportabili, nonché modalità di carico e scarico, si classificano nelle seguenti categorie.

Le navi da carico generale (general cargo ships) sono navi nate prima dell'avvento della containerizzazione progettate per trasportare qualsiasi tipo di merce confezionata in scatole come barili, sacchi, pacchi (general cargo), e grandi quantità di merce non imballata, come carichi secchi alla rinfusa oppure carichi pesanti (tubi, mattoni, macchinari, rotoli, grandi manufatti, ecc.). Le navi da carico generale, di norma sono dotate di mezzi propri per la movimentazione delle merci (gru installate in coperta), e in casi particolari non richiedono l'ausilio di impianti di carico/scarico situati a terra.

Le navi di linea sono navi che navigano su una rotta marittima prefissata con arrivi e partenza regolari finalizzati all'ottimizzazione dell'economicità del viaggio. Si occupano della spedizione di molte piccole partite di merci collegando in andata e ritorno due porti oppure un gruppo di porti predefiniti

su rotte port-to-port fisse, a orari di arrivo/partenza e scali intermedi prefissati. Navigano con noli fissati per un certo periodo, stabiliti in funzione della tipologia del carico, nonché della destinazione e della quantità trasportata; possono caricare diverse tipologie di merci, appartenenti a diversi caricatori, da consegnare a diversi destinatari. Agendo in questo modo si possono valutare diversi fattori che risultano i principali punti di forza del servizio di linea e sono: velocità media della nave, ore di sosta in porto, potenzialità commerciali e grafiche dei vari porti.

Le navi volandiere trasportano merci alla rinfusa (carbone, grano, legname, zucchero, minerali, fertilizzanti, ecc.) e stagionali. Queste tendono ad essere più concorrenziali rispetto alle navi di linea poiché presentano una flessibilità tale da consentire il carico e lo scarico di differenti tipologie di merci. Poi ci sono navi specializzate, progettate e attrezzate per adattarsi al trasporto di ben determinati prodotti appartenenti a specifiche classi merceologiche:

- Navi rinfusiere liquide: progettate per trasportare carichi liquidi alla rinfusa, navi petroliere;
- Navi petroliere: progettate per trasportare petrolio greggio non raffinato dal sito di estrazione fino agli impianti di raffinazione;
- Navi cisterniere: progettate per trasportare prodotti petrolchimici raffinati alla rinfusa come benzina, cherosene, carburante per aerei, nafta e gasolio ottenuti dalla raffinazione del petrolio greggio;
- Navi gasiere: progettate per trasportare gas allo stato liquido;
- Navi chimichiere: progettate per trasportare oli vegetali, oli lubrificanti, acidi oppure altre sostanze chimiche organiche (metanolo, benzene, toluene, xilene e stirene) o inorganiche.

Sulla base di questa piccola introduzione alle navi, la FIORE s.r.l. mi ha permesso di studiare più a fondo le navi rinfusiere o portarinfuse che sono progettate per trasportare carichi secchi alla rinfusa. I carichi secchi alla rinfusa comprendono le cosiddette granaglie costituite da merce solida in piccola pezzatura (sale, frumento, grano, segale, mais, avena, orzo, soia, riso, leguminose, sementi, ecc.). Le granaglie vengono riversate direttamente negli scompartimenti ricavati all'interno della struttura della

nave (stive) senza quindi nessun tipo di imballaggio oppure altre forme intermedie di contenimento. Le stive, per facilitare lo scarico dei carichi secchi alla rinfusa e minimizzare le operazioni di pulizia, sono progettate per ridurre al massimo gli ostacoli interni che potrebbero imprigionare i carichi stessi. Le rinfuse secche richiedono particolare attenzione in quanto, dato il loro baricentro alto, possono facilmente spostarsi influenzando, di conseguenza, la stabilità della nave.

9.2 Pianificazione, stivaggio, fardaggio, rizzaggio

In fase di preparazione della nave per ricevere i carichi a bordo, vengono svolte diverse operazioni al fine di garantire la sicurezza del trasporto e la tutela dell'ambiente. I carichi devono infatti arrivare a destinazione in modo sicuro e in buone condizioni senza subire danni, avarie oppure perdite per tutta la durata del trasporto marittimo.

L'obiettivo della pianificazione dello stivaggio è quello di prevenire il danneggiamento o il deterioramento del carico in modo tale da riconsegnarlo a destinazione in buone condizioni così come è stato ricevuto a bordo. Le operazioni di controllo riguardano:

- la verifica dell'integrità dei boccaporti non stagni, delle paratie di separazione delle stive e del doppio fondo della nave;
- l'assenza di condensa;
- l'assenza di acqua di sentina, di acqua utilizzata per le operazioni di pulizia, di acqua di zavorra penetrata sul fondo delle stive;
- l'assenza di processi ossidativi in corso sulla superficie delle stive;
- l'assenza di ogni residuo di materiale da rifiuto o relativo al carico precedente;

Le stive delle navi che trasportano merci solide alla rinfusa, prima di ricevere il nuovo carico devono essere pulite, in condizioni igieniche, prive di scolature di ruggine, calcare, macchie o segni di desquamazione della vernice dalle superfici interne, spazzate, lavate e asciugate. I residui oppure le macchie persistenti si devono rimuovere utilizzando, prima del risciacquo finale, prodotti chimici

specifici come detergenti o acidi. Le stive, al termine delle attività di pulizia, si devono formalmente ispezionare al fine di verificare e attestare l'assenza di qualsiasi residuo relativo al carico precedente o ad altri agenti contaminanti.

Le gru dotate di benne non devono, durante la movimentazione delle merci solide alla rinfusa, danneggiare il fondo e le paratie delle stive in quanto, le eventuali lacerazioni ne comprometterebbero la tenuta stagna rischiando di contaminare i carichi sensibili all'acqua.

Lo stivaggio consiste nel posizionare correttamente i carichi negli appositi spazi sopracoperta, disponendole in qualsiasi spazio scoperto non completamente delimitato da murate, paratie oppure ponti sovrastanti, e/o sottocoperta disponendole all'interno di locali chiusi e attrezzati destinati al carico (stive) delimitati da ponti, murate e paratie.

Il fardaggio consiste nell'apporre tra le merci, in fase di stivaggio, materiali sfusi non fissati permanentemente al mezzo di trasporto, al carico oppure al suo imballaggio. Il fardaggio è in grado di proteggere, separare e sostenere le merci in modo tale che le stesse, durante il trasporto marittimo, non possano subire danni e/o assorbire sollecitazioni oppure vibrazioni. Il fardaggio assicura un adeguato bloccaggio del carico contro le accelerazioni che si verificano in direzioni diverse durante il trasporto causando il movimento (scivolamento o ribaltamento) del carico stesso.

Il rizzaggio invece, consiste nel bloccare saldamente le diverse unità di carico presenti a bordo sottocoperta o sopracoperta utilizzando elementi di fissaggio singoli oppure combinando gli stessi per formare un unico dispositivo di fissaggio. Il rizzaggio impedisce, in tutte le condizioni meteo-marine, ogni tipo di spostamento, urti, cadute oppure sfregamenti delle unità di carico che possono causare instabilità, variazioni di assetto della nave oppure avarie delle merci contenute nelle unità di carico stesse.

10 CASI D'ESAME

Le merci dei quali illustreremo le operazioni commerciali sono il sale, il cartongesso e il CDR. Questi tre prodotti ricoprono un ruolo fondamentale nel totale del movimento merce nel porto di Ortona. Basta pensare che in base al riepilogo movimenti merci nell'anno 2020 il sale ricopre l'11% del totale merci secche alla rinfusa mentre il CDR ed il cartongesso occupano rispettivamente il 65% e il 17% delle merci solide imbarcate.

10.1 IL SALE

Il sale è uno dei prodotti che passa sotto gli occhi dell'azienda da un po' di anni a seguito di una forte richiesta di una ditta italiana la quale si occupa della raffinazione, commercializzazione e distribuzione di sale marino per uso alimentare, industriale, zootecnico e disgelo stradale. Dalla scarsa disponibilità nel territorio italiano, il diretto interessato ha, ormai da tempo, instaurato un rapporto commerciale con un produttore di sale situato in Olanda. Qui ci troviamo nel caso in cui il caricatore deve per forza sfruttare la combinazione di più trasporti: un trasporto marittimo che collega il porto olandese con il porto italiano, ed un trasporto via terra che traferisce il carico dal porto di destinazione alla sede aziendale. A seguito di diverse analisi, il porto di Ortona, in termini logistici ed economici, è il nodo più appropriato per collegare il produttore con il consumatore. Una volta stabilito il quantitativo del carico da trasportare, l'azienda seguendo tutte le fasi spiegate nei capitoli precedenti, si accorda per stabilire tempi e condizioni affinché il carico possa arrivare a destinazione. La FIORE s.r.l., coinvolta dal caricatore, prenderà in gestione il carico una volta arrivato in porto, interessata sia per le faccende raccomandatarie che per le operazioni portuali.

Il sale rientra tra i materiali asciutti a flusso libero i quali, sotto l'azione della forza di gravità, tendono a disporsi in mucchi di forma conica all'interno delle stive. Aldilà delle operazioni di carico, la FIORE s.r.l. organizza le operazioni di scarico utilizzando gru semoventi portuali capaci di afferrare il carico con l'utilizzo di benne agganciate al terminale del braccio. In base alla struttura della nave la gru si

posizionerà di fianco la nave, in moda da evitare collisioni in fase di girata e di rientro in stiva. La gru quindi, attraverso il boccaporto, preleverà il carico dalla stiva per poi scaricarlo dentro la tramoggia: un apparecchio costituito essenzialmente da un recipiente a pareti inclinate munito di un'apertura sul fondo ed utilizzato per immagazzinare grandi quantità di granaglie per poi scaricarle verso il basso. In questo modo una volta scaricato il sale nella tramoggia, si riesce a convogliare il carico nel rimorchio del camion posizionato al di sotto dell'apparecchio.

Per svuotare completamente la nave dal carico, si utilizza una pala meccanica per accumulare le restanti unità di sale e facilitare le ultime operazioni di presa della benna. Ovviamente la pala verrà agganciata saldamente alla gru e calata in stiva.

Sul peso di ciascun carico ebbene soffermarsi un po' di più, perché i camion in circolazione sono soggetti a restrizioni sul quantitativo da trasportare. Proprio per questo il trasportatore, prima di ricevere il carico, è tenuto a identificare la tara, per poi, una volta carico, valutare il netto ed il lordo. È fondamentale questo passaggio perché in base al tipo di mezzo di trasporto, il vettore è tenuto a rispettare i limiti di carico. Sulla base dei tempi di attesa, dei tempi di trasporto ed eventuali equivoci, la FIORE s.r.l., si trova a gestire un altro lavoro non del tutto facile: calcolo del numero di camion da interessare. È sicuramente uno studio che tiene conto dei quantitativi di merce per analizzare in maniera accurata il numero preciso senza infierire sui costi aziendali.

Nel caso in esame, a seguito di disposizioni imposte dal ricevitore, il sale deve essere conservato in magazzini prima di partire per la destinazione finale. Attenendosi a tali indicazioni, l'impresa, proprietaria di 50000 m^2 di magazzino coperto e 18000 m^2 scoperto, guiderà il vettore dal porto ai magazzini di stoccaggio. La FIORE s.r.l., in questo modo, offre maggiore servizio al cliente, scaricando il sale in aree coperte purché non soggetto a precipitazioni atmosferiche, essendo un materiale facilmente bagnabile.

NO SM KING

10.2 CARTONGESSO

Il cartongesso fa parte di quella merce che ha portato maggiore sviluppo all'impresa. L'operazione "cartongesso" nasce, come in tutti i casi, da una forte richiesta di un'azienda abruzzese il cui obiettivo è quello di creare lastre di cartongesso a partire della lavorazione del gesso sfruttando cave proprie o acquistando a terzi gesso alla rinfusa. In base ai rapporti con il cliente, l'azienda ha necessità di inviare le lastre via mare verso il diretto interessato alla merce. Il problema che sorge, e che vede la FIORE s.r.l. ancor di più protagonista, sta nell'imballaggio il cui lavoro non è assicurata dall'azienda produttrice. Qui, FIORE s.r.l. ha saputo cogliere una nuova opportunità e, ormai da anni, si occupa di imballare le lastre di cartongesso. Tutto parte in base agli accordi tra cliente e produttore che stabiliscono le quantità, i tempi ed i mezzi di trasporto. La merce dovrà quindi essere trasportata via gomma dall'area di produzione alla sede di FIORE s.r.l., il quale si occuperà dell'imballaggio, per poi organizzare una spedizione marittima dal porto di Ortona fino al ricevitore.

Una volta che il cliente ha stabilito i tempi di lavoro, la FIORE s.r.l. ha a disposizione un range di tempo per ricevere la merce ed imballarla. Un'ulteriore responsabilità che, a parer mio, deve rientrare tra le competenze di un ingegnere gestionale, al di là del settore in cui opera, sta nel dare al cliente il quantitativo esatto di lastre da imballare in modo da massimizzarne il numero, minimizzando i costi e sfruttando a pieno il tempo a disposizione. Questo è un lavoro abbastanza importante che richiede, non solo competenza, ma soprattutto esperienza. È importante conoscere i propri dipendenti, ma soprattutto il loro rendimento per riuscire poi a redigere un piano di lavoro utile a stabilire la massima prestazione da garantire al cliente.

Come è stato anticipato, la merce, trasportata su gomma, raggiungerà i magazzini organizzata in blocchi su dei pallet per favorire la presa dei mezzi per lo stoccaggio e per l'eventuale trasporto nell'area di lavoro.

La FIORE s.r.l. potrà in questo modo organizzarsi di conseguenza nella fase di imballaggio in magazzini coperti e lontani da precipitazioni atmosferiche. Oltretutto il cartongesso è un prodotto il cui materiale non può stare a contatto con l'acqua.

L'imballaggio è un lavoro del tutto manuale che inizia nel mettere a sicuro il blocco di lastre: utilizzando pannelli di cartongesso si ricoprono i cinque lati del blocco che, legati da reggette, coprono l'intera struttura minimizzando il rischio di danneggiamento ed un'eventuale infiltrazione d'acqua. Dopodiché gli operatori rivestiranno la struttura con una "cuffia" di plastica resistente e successivamente proseguiranno nella retrazione dei cappucci termoretraibili mediante apparecchi a gas.

Come impresa portuale, la FIORE s.r.l. sarà la stessa che si occuperà delle operazioni di carico delle lastre dalla banchina portuale all'imbarcazione. Considerando che i blocchi hanno una forma rettangolare, è consigliabile avere a disposizione una stiva a box di forma anch'essa rettangolare in modo da favoreggiare lo stoccaggio del carico sulla nave. Una volta arrivata in porto, la nave si disporrà nelle stesse condizioni spiegate nell'esempio precedente, e si procederà nella fase di controllo della stiva. È un passaggio fondamentale nel quale si controlla l'eventuale presenza di acqua: motivo principale di danneggiamento delle strutture. Con le gru di banchina si creeranno colonne di blocchi il cui numero è calcolato in base all'altezza della stiva. Bloccate da fasce resistenti, le colonne verranno calate in stiva singolarmente seguendo anche qui le disposizioni del piano di carico. Si disporranno in file a distanze ben precise soprattutto per favorire poi le operazioni di scarico nel porto di destinazione. Anche in questo caso, si sfrutta un muletto utile con lo scopo di velocizzare i tempi e la dislocazione delle colonne in fase di stivaggio.

10.3 CDR

Il CDR è quel prodotto che ha consolidato, ormai da anni, il rapporto tra la FIORE s.r.l. ed un leader nell'impiantistica enologica, alimentare e chimica la quale missione è di trasformare il rifiuto in risorsa. Infatti il CDR, acronimo di combustibile derivato dai rifiuti, è il prodotto finale di un processo lavorativo che sviluppa, a partire dai rifiuti non pericolosi, prodotti che possano generare energia pulita e rinnovabile. Il CDR trova impiego per l'incenerimento finale in uno stabilimento situato in Grecia la cui richiesta elevata agevola l'azienda produttrice a vendere ed inviare il carico via mare anche più volte nell'arco di un anno. Qui l'impresa portuale ed agenzia marittima interessata è FIORE s.r.l.

Anche in questo caso si verifica una modalità di trasporto combinato gomma-mare. Il CDR, che viene sistemato in blocchi cilindrici, denominati balle, saranno trasportate via terra nelle zone portuali e consegnate all'impresa portuale. La loro geometria favorisce la presa per lo scarico e lo stoccaggio del prodotto nelle aree portuali. Un notevole vantaggio lo si riscontra nel loro imballaggio perché risulta compatto garantendo massima sicurezza anche in caso di avversioni atmosferiche. Inoltre questo facilita l'operato dell'azienda perché permette lo stivaggio in zone non coperte favorendo così le operazioni di carico in stiva che risulteranno comode e più veloci.

Il CDR è quel tipo di merce che chiede l'intervento di un nuovo ente definito chimico di porto. La sua funzione è quella di analizzare balle a campione accertando eventuali condizioni di pericolosità del prodotto e prevenzione degli inquinamenti. Dopodichè il gruista provvederà a calare un gruppo di balle per stivarle direttamente in maniera allineata. In linea di massima la gru riesce a movimentare contemporaneamente due file da tre balle ed una volta caricate, gli operatori in stiva sganceranno le fasce, mettendo in sicurezza ciascuna balla per lo scarico.

SEA SPRINTER
MAYMONA

10.4 Conclusioni

In questo percorso, ho concentrato i miei studi sulle attività tipiche delle agenzie marittime, avvalendomi della relazione di apprendimento nel corso del tirocinio con la ditta “FIORE s.r.l.”, società leader nelle spedizioni internazionali e della logistica nell’area portuale ortonese, oltre che nella gestione completa dell’iter per l’imbarco di mezzi o di merci di qualsiasi natura rivestendo anche il ruolo di impresa portuale.

Il Porto di Ortona è il principale scalo commerciale polifunzionale abruzzese, la cui posizione strategica per i traffici marittimi gli permette di "drenare" parte dei flussi di merci che si inter-scambiano tra il quadrante ovest ed il quadrante est dell'Europa. Agevolato dall'allacciamento alla rete ferroviaria, a quella stradale e autostradale, che consentono un rapido collegamento con i centri industriali, agricoli e commerciali del centro Italia, il porto può essere considerato la "finestra" per spingere la Regione e altri territori italiani verso nuovi orizzonti di mercato.

Specializzato nella gestione del traffico rinfusiero, general cargo e project cargo, con la disponibilità di spazi ed infrastrutture adeguate per navi e carichi RORO, il Porto di Ortona è oggi uno dei porti italiani in fase di netto sviluppo.

L'area territoriale è costituita da quattro banchine commerciali: BANCHINA NORD, BANCHINA DI RIVA NUOVA, BANCHINA DI RIVA NUOVA e BANCHINA DI RIVA NUOVA i quali pescaggi variano da 5,70 m a 6,80 m. valori di notevole importanza considerati "biglietti da visita" per ciascun porto. Purtroppo le condizioni di agitazione ondosa portuale ed i problemi di insabbiamento dei fondali hanno reso sempre poco operative e funzionali le banchine portuali che nel corso degli anni sono diventate ormai inadeguate per le esigenze di pescaggio e stazionamento agli ormeggi delle navi mercantili. Ecco perché occorrono, per garantire un adeguato movimento portuale, interventi di ampliamento delle aree, insieme al prolungamento e all'adeguamento delle banchine esistenti e dare una definitiva soluzione agli interventi programmati di adeguamento dei fondali in alcune aree del porto.

Fin dal 1969, nel rispetto di una doverosa sinergia con le Istituzioni locali, il piano regolatore portuale di Ortona promosse un progetto di sviluppo dell'intera area portuale. Con il passare del tempo queste disposizioni sono venute a mancare e nel nuovo piano regolatore portuale del 2010 si è deciso di rivalutarle per dare finalmente una nuova svolta al Porto di Ortona. Per attuare gli interventi infrastrutturali previsti dal PRP-2010 sono state ipotizzate diverse fasi attuative per un costo totale

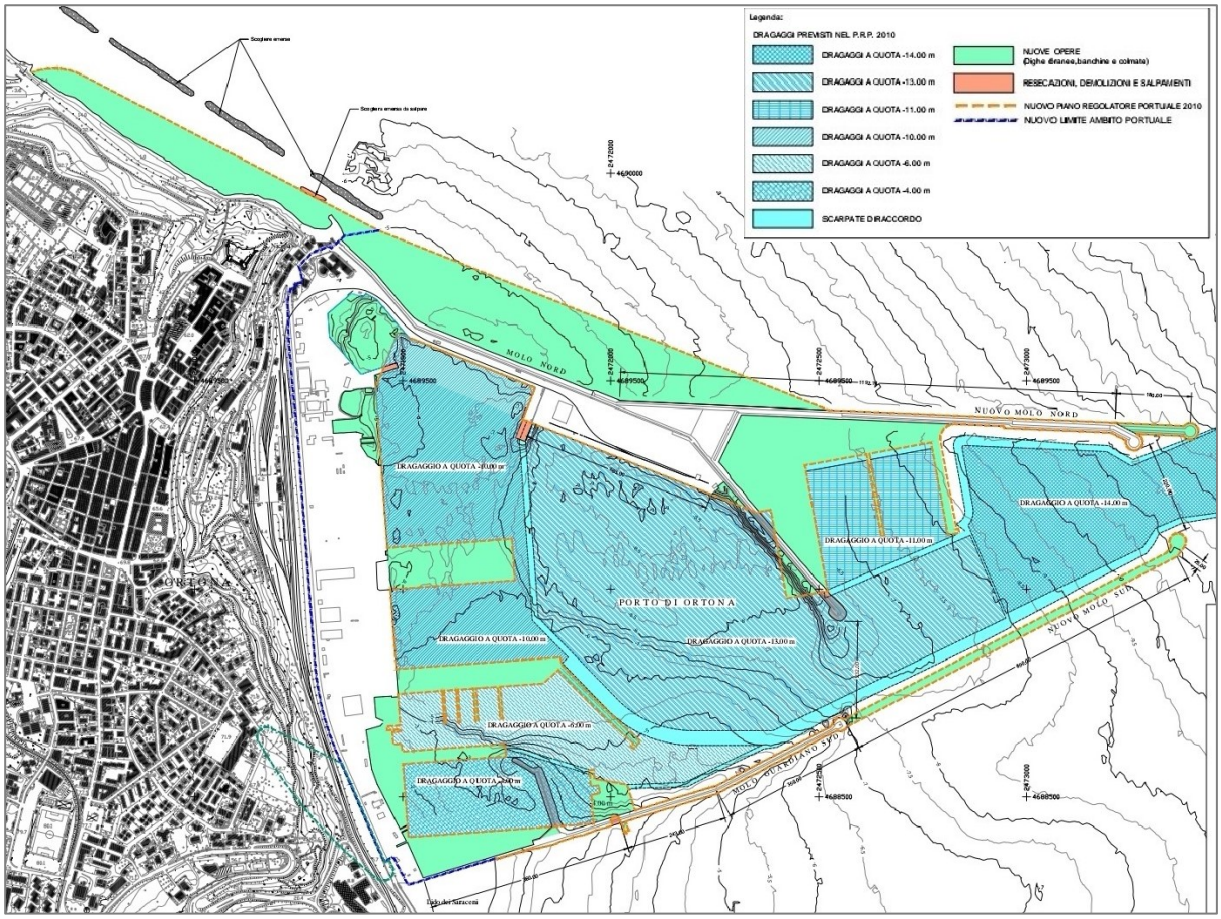
stimato nell'ordine di 297.980.000,00 euro. Questi interventi vedono interessati le seguenti infrastrutture:

- Prolungamento del molo Sud (già previsto dal PRP-1969);
- Riqualificazione del molo Nord lato mare;
- Realizzazione della nuova darsena Nord da destinare alle merci pericolose;
- Riqualificazione della banchina Nord (già previsto dal PRP-1969);
- Riqualificazione della banchina di riva (in parte già previsto dal PRP-1969);
- Riconfigurazione generale del bacino portuale con una ridistribuzione degli spazi;
- Riqualificazione e ridistribuzione degli spazi a terra;
- Riqualificazione e potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari;
- Riqualificazione della fascia di interfaccia retroportuale.

Le lungaggini causate dalla burocrazia hanno ritardato l'esecuzione dei lavori programmati, ma gli Enti locali, le imprese portuali e l'intero territorio circostante confidano anche nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza per dare impulso alla fase esecutiva dei numerosi progetti che consentiranno di consolidare la posizione privilegiata del Porto di Ortona nell'area centrale del Mare Adriatico.

Di seguito sono riportate immagini del Porto di Ortona nel quale si mette a confronto la situazione attuale con quella prevista nei PRP 1969-2010.

N
O
E
S
NUOVO MOLO
MOLO NORD
MOLO SUD


Legenda:
DRAGAGGI PREVISTI NEL P.R.P. 2010
DRAGAGGI A QUOTA -14.00 m
DRAGAGGI A QUOTA -13.00 m
DRAGAGGI A QUOTA -11.00 m
DRAGAGGI A QUOTA -10.00 m
DRAGAGGI A QUOTA -6.00 m
DRAGAGGI A QUOTA -4.00 m
SCARPATE DI RACCORDO
NUOVE OPERE
(Dighe diranee,banchine e colmate)
RESECAZIONI, DEMOLIZIONI E SALPAMENTI
NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE 2010
NUOVO LIMITE AMBITO PORTUALE
MOLO NORD
NUOVO MOLO NORD
NUOVO MOLO SUD
PORTO DI ORTONA
DRAGAGGIO A QUOTA -14.00 m
DRAGAGGIO A QUOTA -11.00 m
DRAGAGGIO A QUOTA -13.00 m
DRAGAGGIO A QUOTA -10.00 m
DRAGAGGIO A QUOTA -6.00 m
DRAGAGGIO A QUOTA -4.00 m
MOLO GUARDIANO SUD

1) https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=http://www.paolofederici.it/libri/il_trasporto_marittimo.pdf&ved=2ahUKEwjf17HzjbP0AhXf7rsIHchyAVUQFnoECAkQAQ&usg=AOvVaw23zDApmp7qwNVm0UOEotlS
2) https://www.smet.it/blog/logistica
3) https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=http://www.dialoghieuropei.eu/download/trasporto_marittimo.pdf&ved=2ahUKEwj1nIOW27P0AhWLCOwKHQllB0MQFnoECAgQBg&usg=AOvVaw0-VMXRMQTqpTcwYXaEWThQ
4) https://www.okpedia.it/cdr_combustibile_derivato_dai_rifiuti
5) https://www.aicebiz.com/it/associazioni/categoria/aice/it/trasporti_pagamenti/incoterms/
6) Antonio Nevani ~ Conoscere la LOGISTICA ~ ambito nautico Articolazioni Conduzione del Mezzo Costruzione del Mezzo Opzioni Conduzione del Mezzo Navale Conduzione di Apparati e Impianti Marittimi Costruzioni Navali collana Digital Docet - Teacher 2.0 DIGITAL INDEX
7) Nuovo manuale dei traffici marittimi Copertina flessibile – 1 ottobre 2012 Editore Redazione