

Avviata la gara per la concessione del nuovo container terminal in acque profonde del porto di Rijeka

Previsto un investimento di 350 milioni di euro

L'Autorità Portuale di Rijeka ha avviato una procedura di gara internazionale per l'assegnazione della concessione di un nuovo container terminal in acque profonde nel porto croato, con offerte che potranno essere inviate entro il prossimo 3 maggio e con la sottoscrizione del contratto con il concessionario che si prevede avverrà nell'ultimo trimestre di quest'anno.

Il progetto Zagreb Deep Sea Container Terminal (ZCT), che fa parte del Rijeka Gateway Project che è già stato avviato (*informARE* del 7 febbraio 2019), sarà realizzato in due fasi, con la prima - già in corso - che prevede la realizzazione di una banchina di 400 metri lineari e con la seconda per la costruzione di ulteriori 280 metri lineari di banchina. È inoltre prevista la possibilità di attivare una terza fase del progetto per estendere la linea di banchina sino a 1.250 metri lineari. Il nuovo terminal, che avrà una profondità del fondale di almeno -20 metri, avrà inizialmente una capacità di traffico annua pari ad oltre 600mila teu che sarà elevata a 800mila teu con la realizzazione della seconda fase.

Per la realizzazione delle prime due fasi del progetto è previsto un investimento di 350 milioni di euro. Per la prima fase è prevista una spesa di 188,4 milioni di



Zagreb Deep Sea Container Terminal

euro, di cui 108,4 milioni di euro di fondi provenienti per il 23,5% dallo Stato croato e per il 76,5% da un prestito della Banca Mondiale e 80 milioni di euro investiti dal concessionario individuato attraverso la procedura di gara, che gestirà il nuovo terminal per 50 anni (la durata della concessione potrebbe essere ridotta sino a 30 anni a seconda dell'entità dell'investimento). Per la seconda fase

l'investimento previsto è di 100 milioni di euro interamente sostenuto dal concessionario. A ciò si aggiungono 61 milioni di euro per la realizzazione di infrastrutture ferroviarie e stradali con fondi provenienti dalle Ferrovie croate e dalle concessioni autostradali.

Lo scorso anno il porto di Rijeka ha movimentato un traffico containerizzato record pari a 260mila

teu (*informARE* del 6 febbraio 2019), contenitori che sono stati movimentati all'Adriatic Gate Container Terminal (AGCT), il terminal contenitori dello scalo croato che è gestito dal gruppo terminalista filippino International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI). Si attende nei prossimi anni un ulteriore aumento del traffico che secondo le previsioni supererà i 600mila teu nel 2025.



I terminalisti spagnoli sollecitano una riduzione delle tasse sulle imprese portuali

Chiedono una riduzione dal 5,5% al 4% dell'aliquota fiscale annuale applicabile alla base imponibile

L'associazione dei terminalisti spagnoli ANESCO chiede una riduzione delle tasse portuali, delle tariffe dei servizi portuali e delle imposte sulle imprese portuali al fine di alleviare la pressione fiscale sulle aziende del settore e i

conseguenti danni che ciò provoca all'economia nazionale. Il comitato direttivo dell'associazione, riunitosi ieri a Madrid, ha evidenziato che «aumentare ulteriormente le entrate delle amministrazioni pubbliche attraverso le tasse portuali, le tariffe portuali, le imposte sulle società e sui beni immobili, tramite l'aumento dei contributi previdenziali, ecc, significa frenare le nostre importazioni ed esportazioni e la perdita di opportunità relativamente ai traffici di trasbordo».

L'ANESCO ha sottolineato che il sistema portuale nazionale, che è formato da 46 scali portuali di proprietà statale gestiti da 28 Autorità Portuali, gode di ottima salute dal punto di vista economico, generando un EBITDA annuo compreso tra 500 e 600 milioni di euro e producendo un risultato economico consolidato di oltre 200 milioni di euro, e che le tasse sono la principale fonte di finanziamento su cui si basa il sistema portuale statale, imposte che dovrebbero rispondere al principio di equivalenza rispetto ai costi di messa a disposizione di aree e infrastrutture e ai costi dei servizi forniti direttamente dalle Autorità Portuali. Secondo l'associazione dei terminalisti, l'attuale livello dell'importo delle tasse portuali provoca invece effetti negativi, a partire dalla generazione di risorse economiche non investite, che non contribuiscono allo sviluppo dei traffici marittimi né allo sviluppo di investimenti privati e dell'attività delle aziende e neppure alla creazione di posti di lavoro, per arrivare ad investimenti pubblici che, in alcuni casi, non rispondono a ragionevoli criteri di redditività economica o sociale. Per l'ANESCO, quindi, ciò violerebbe il principio di equivalenza tra imposte e costo dei beni o dei



servizi forniti dalla pubblica amministrazione.

Ricordando che i concessionari portuali contribuiscono per oltre il 35% alle entrate delle Autorità Portuali, l'ANESCO ha sottolineato che il costo del canone espresso come valore medio per container teu movimentato dai terminalisti spagnoli ammonta a 7,58 euro, che il canone di concessione rappresenta circa il 10% dei costi complessivi sostenuti dai terminalisti spagnoli, percentuale che - ha rilevato l'associazione - li colloca vicino ai terminalisti dei porti nordeuropei ma in netto svantaggio rispetto ai terminalisti di nazioni vicine, come l'Italia, e che il costo del canone incluso nei costi dei servizi di movimentazione delle merci per un medio container terminal spagnolo è cresciuto del +14,42% tra il 2011 e il 2014.

Secondo l'ANESCO, lo sviluppo del traffico marittimo nei porti spagnoli potrebbe essere invece assicurato riducendo dall'attuale 5,5% al 4% l'aliquota fiscale annuale applicabile alla base imponibile, che sulla base del decreto legislativo 2/2011 che approva la

revisione della legge in materia portuale è determinata anche sulla base del valore dell'occupazione di aree portuali e delle acque del porto, e ha sollecitato la pubblica amministrazione e il legislatore ad avviare attività di studio e analisi su questa proposta, coinvolgendo le parti interessate, per valutarne la fattibilità.

L'ammiraglio Pietro Verna è il commissario straordinario dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale

È stato nominato dal ministro Toninelli

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ha nominato l'ammiraglio Pietro Verna commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Ricordando che la nomina di un commissario straordinario si è resa necessaria dopo la decisione dei giudici di interdire per un anno dai pubblici uffici il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Stefano Corsini, e il segretario generale, Massimo Provinciali, To-

ninelli si è detto certo «che Verna, con la sua lunga esperienza e le sue molteplici competenze, saprà portare avanti egregiamente il lavoro necessario per assicurare allo scalo livornese il ritorno alla normalità».

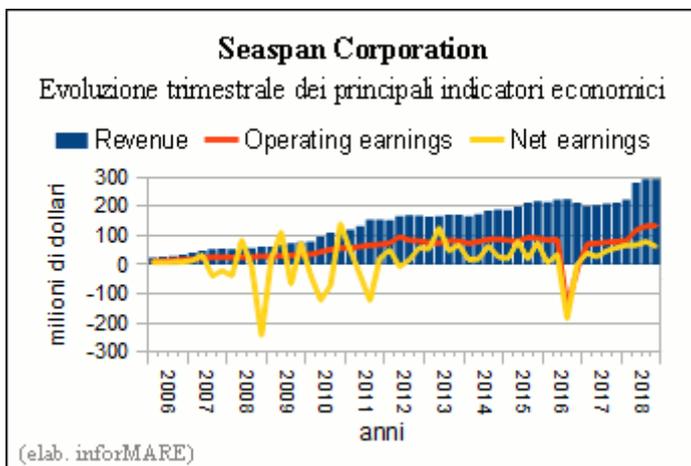
L'ammiraglio Verna, già capo del Reparto Pesca Marittima del Corpo delle Capitanerie di Porto, tra i vari incarichi ricoperti è stato direttore marittimo dell'Abruzzo, del Molise e delle Isole Tremiti e comandante del porto di Pesaro.

Seaspan ha chiuso il 2018 con un utile netto di 278,8 milioni di dollari (+59,1%)

Ricavi e utile operativo record

Seaspan Corporation ha archiviato il 2018, esercizio annuale nel corso del quale sono entrate a far parte della flotta della società 16 portacontainer derivanti dall'acquisizione della Greater China Intermodal Investments (GCI) (*informARE* del 14 marzo 2018), con ricavi che per la prima volta sono stati superiori al miliardo di dollari essendosi attestati a 1,10 miliardi di dollari, con un incremento del +31,9% rispetto a 831,3 milioni di dollari nel 2017. L'utile operativo ha raggiunto la quota record di 469,9 milioni di dollari (+55,0%) e l'utile netto è ammontato a 278,8 milioni di dollari (+59,1%).

«Il 2018 - ha commentato il presidente e amministratore delegato della compagnia, Bing Chen - è stato un anno di trasformazione per la Seaspan. Abbiamo iniziato l'anno con quella che sino ad oggi è stata la nostra più grande acquisizione, la GCI, che è stata perfettamente integrata nella Seaspan e



ci ha aiutato ad incrementare i ricavi del 32% rispetto all'anno precedente. Con il costante sostegno dei nostri soci fondatori, la famiglia Washington, abbiamo aggiunto la Fairfax Financial Holdings come partner finanziario strategico (inforMARE del 2 agosto 2018, ndr). A partire da gennaio 2019 - ha specificato Chen - la Fairfax ha investito un miliardo di dollari nella Seaspan e con ciò è diventata la nostra principale azionista».

Nel solo quarto trimestre del 2018 la compagnia ha totalizzato ricavi pari a 294,9 milioni di dollari, con una crescita del +37,6% sullo stesso periodo dell'anno precedente, un utile operativo di 134,3 milioni di dollari (+66,6%) ed un utile netto di 63,1 milioni di dollari (+7,8%).

Il 15 marzo a Milano si terrà il terzo appuntamento degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest

Il programma prevede l'illustrazione del contesto macroeconomico e dell'azione finora svolta dalle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte

Il prossimo 15 marzo a Milano, presso la Sala Marco Biagi a Palazzo Lombardia, si svolgerà il terzo appuntamento degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest tenutisi in precedenza in Piemonte e Liguria. L'incontro è organizzato nel quadro della cabina di regia sulle infrastrutture e sui trasporti tra le regioni Piemonte, Liguria e Lombardia e rappresenta un'occasione per fare il punto sulle grandi opere strategiche, oltre che per presentare al mercato e agli operatori una piattaforma

logistica integrata e unitaria, in grado di competere con i sistemi del Nord Europa.

Il programma prevede l'illustrazione del contesto macroeconomico e dell'azione finora svolta dalle tre Regioni (accordi sulle infrastrutture ferroviarie, incentivi "ferrobonus" al trasporto ferrovia-

rio merci, sostegno a una migliore infrastrutturazione), seguita da una seconda parte di testimonianze da parte di diversi esponenti della logistica, con particolare attenzione alle prospettive future. A chiudere l'evento i rappresentanti della Commissione Europea e del governo.

Programma

9.00-9.30 Accrediti

9.30 *Saluti istituzionali*

- Attilio Fontana - Presidente Regione Lombardia
- Giovanni Toti - Presidente Regione Liguria
- Sergio Chiamparino - Presidente Regione Piemonte
- Coordina i lavori
- Aldo Colombo - Direttore Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile di Regione Lombardia

10.30 *Il contesto macroeconomico*

- Oliviero Baccelli - Università Bocconi

10.50-12.15 *Tavola rotonda*

- Andrea Gibelli - Presidente FNM
- Maurizio Gentile - Amministratore Delegato RFI
- Sebastiano Grasso - Vice Presidente Assologistica
- Paolo Emilio Signorini - Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale
- Giovanni Costantini - Cargo Manager - SEA
- Paolo Balistreri - Vice Presidente G.E.C.T. Reno-Alpi e Direttore di Confindustria Piemonte
- Roberto Zucchetti - Università Bocconi
- Modera: Fabio Rubini - Giornalista

12.15-12.45 *Rappresentanti della Commissione Europea*

- Pawel Wojciechowski - Coordinatore Corridoio Reno-Alpi
- Matej Zakonjšek - Capo di gabinetto del Commissario ai Trasporti Violeta Bulc

12.45 *Intervento conclusivo*

- Edoardo Rixi - Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



Opera nei porti di: Napoli - Salerno - Bari
e-mail: autoreciro@libero.it - giancarlo@glisna.it

Phone +39 081 19339501