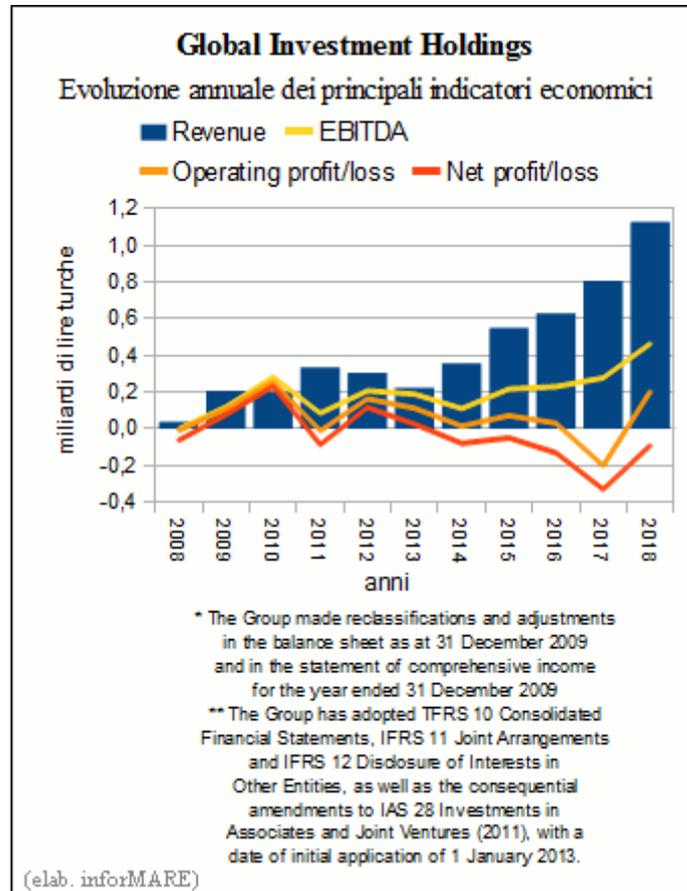


Il segmento delle crociere traina la crescita dei risultati economici della turca Global Ports

Nel 2018 Global Investment Holdings ha sensibilmente ridotto il passivo

Il gruppo turco Global Investment Holdings (GIH), che opera nel settore portuale attraverso la controllata Global Ports Holding (GPH) attiva principalmente nel settore crocieristico, ha chiuso l'esercizio annuale 2018 con ricavi record pari a 1,13 miliardi di lire turche (184 milioni di euro), con una crescita del +40,0% rispetto a 805,9 milioni di lire turche nel 2017. Nel solo segmento portuale i ricavi sono ammontati a 601,0 milioni di lire turche (+41,6%), con un apporto dal settore crocieristico espresso in dollari pari a 69,9 milioni di dollari (66,1 milioni di dollari nel 2017) e un contributo dal settore portuale commerciale di 54,9 milioni di dollari (50,3 milioni di dollari nel 2017).

Nel 2018 l'EBITDA di gruppo è risultato pari a 465,0 milioni di lire turche (+67,0%), di cui 402,7 milioni dal settore portuale (+46,6%) con un contributo espresso in dollari di 53,1 milioni di dollari dal segmento crociere (48,3 milioni nel 2017) e di 37,6 milioni di dollari dal segmento commerciale (32,2 milioni nel 2017). GIH ha archiviato il 2018 con un utile operativo di 204,4 milioni di lire turche, rispetto ad un risultato di segno negativo per -200,4 milioni nel 2017, e con una perdita netta di -89,9 milioni di lire turche rispetto ad una per-



ditata netta di -329,2 milioni nell'esercizio annuale precedente.

Lo scorso anno i terminal portuali che fanno parte del perimetro di consolidamento del gruppo turco hanno movimentato un traffico crocieristico di 4,4 milioni di passeggeri rispetto a 4,1 milioni nel 2017. Inclusi i terminal in cui GPH detiene una partecipazione, il traffico crocieristico movimentato nel 2018 risulta di 8,4 milioni di passeggeri rispetto a 7,0 milioni nell'anno precedente.

Nel corso del 2018 e all'inizio di quest'anno Global Ports Holding ha ampliato ulteriormente la propria attività crocieristica aggiudicandosi la gestione per 20 anni del traffico passeggeri nel

porto croato di Zara ([inforMARE del 19 marzo 2018](#)), ottenendo la gestione del traffico crocieristico nel porto cubano de L'Avana per una durata di 15 anni ([inforMARE del 22 maggio 2018](#)), investendo nella piattaforma di prenotazioni on-line Dreamlines ([inforMARE del 7 giugno 2018](#)), estendendo sino al 2067 la durata del contratto per la gestione del porto crociere turco di Bodrum ([inforMARE del 31 dicembre 2018](#)), siglando un contratto di concessione della durata di 30 anni per la gestione delle attività crocieristiche nel porto di Antigua ([inforMARE del 1° febbraio 2019](#)) e sottoscrivendo un contratto di concessione della durata di 25 anni per la gestione del porto crocieristico di Nassau, nelle Bahamas ([inforMARE del 25 febbraio 2019](#)).



Nel 2018 il traffico commerciale movimentato dai terminal portuali del gruppo turco ha registrato invece una diminuzione: il traffico containerizzato è stato pari a 237-mila teu, con una flessione del -5,1% sul 2017, e le altre tipologie di merci hanno totalizzato quasi 1,5 milioni di tonnellate di carichi (-9,3%).

La Regione Abruzzo chiederà il trasferimento dei porti di Pescara e Ortona alla giurisdizione dell'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale

L'obiettivo - ha spiegato il presidente Marsilio - è di creare una governance unica per il corridoio europeo Tirreno-Adriatico tra la penisola Iberica e i Balcani

La Regione Abruzzo chiederà al governo di porre i porti di Pescara e Ortona sotto l'amministrazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, che attualmente ha giurisdizione sui porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, togliendoli alla gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, che attualmente - oltre a quelli di Pescara e Ortona - ha competenza sui porti Ancona, Falconara, Pesaro e San Benedetto del Tronto.

Lo ha annunciato oggi il neo presidente dell'ente abruzzese, Marco Marsilio, nel suo discorso pro-

grammatico alla prima seduta del consiglio regionale. «La Regione - ha dichiarato Marsilio - si attiverà immediatamente per chiedere al governo centrale il trasferimento dei porti di Pescara e Ortona dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale a quella del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, ovvero da Ancona a Civitavecchia. L'obiettivo - ha spiegato - è di creare una governance unica per il corridoio europeo Tirreno-Adriatico tra la penisola Iberica e i Balcani».

«È necessario, inoltre - ha proseguito il presidente della Regione Abruzzo - avviare il procedimento di revisione dei corridoi così come disciplinato dal Regolamento Comunitario n. 1315/2013, completando l'iter per ottenere l'estensione nord-sud del corridoio Scandinavo-Mediterraneo al tratto Ancona-Pescara-Bari, del corridoio Baltico all'intera costa adriatica. Un'ipotesi da perseguire fermamente per poter puntare su questa opzione di sviluppo, nella prospettiva di una reale crescita sia del sistema portuale Pescara-Ortona- Vasto, crescita che incentiveremo garantendo un continuo dragaggio dei fondali, ma anche attraverso l'intermodalità abruzzese. Una ipotesi tra l'altro necessaria, come osservato dalle organizzazioni dei produttori, per la piena valorizzazione delle Zone Economiche Speciali (ZES), la cui funzionalità è strettamente legata al disegno di mobilità a monte, oltre che alla creazione di un regolamento di attuazione in termini di gestione delle aree di adeguamento delle stesse (reti, impianti, logistica). Le ZES - ha rilevato Marsilio - possono operare efficacemente se sarà attuata una reale semplificazione amministrativa delle procedure autorizzatorie, nonché un adeguato sistema di defiscalizzazione. Collegare i sistemi produttivi abruzzesi e laziali, attraverso un corridoio trasversale di scambio, che utilizzi il sistema portuale regionale, valo-



rizza inoltre il sistema interporti, posti in posizione baricentrica naturale nell'ipotesi di integrazione tra i sistemi portuali abruzzese e laziale».

Filt, Fit e Uilt confermano adesione e sostegno allo sciopero odierno nel porto di Napoli

Presidio per protestare contro l'autoproduzione

Le segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno confermato l'appoggio e il sostegno allo sciopero e al presidio odierno nel porto di Napoli per protestare contro l'autoproduzione. «L'iniziativa politica e sindacale di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti della Campania, e di altri territori sotto varie forme, contro l'ipotesi di autoproduzione - hanno ricordato le organizzazioni sindacali - rientra nel quadro delle attività di contrasto che le segreterie nazionali hanno da tempo unitariamente avviato».

«Il periodo che stiamo attraversando - hanno evidenziato le tre federazioni nazionali - è caratterizzato da iniziative contrarie alle nostre aspettative, che minano fortemente il quadro dei diritti dei lavoratori portuali. Si stanno ri-

presentando tutti i problemi che ci hanno portato allo sciopero nazionale dello scorso 11 maggio, ma aggravati da ulteriori fenomeni che non condividiamo e sui quali non si riesce a discutere per l'assoluta indisponibilità al confronto del governo e per l'arroganza dirigenziale manifestata da alcune Autorità di Sistema Portuale».

Filt, Fit e Uilt indicano per venerdì uno sciopero dei soci della compagnia portuale Culmv di Genova

I sindacati in attesa di risposte sugli stipendi, sull'organico del porto e sulla continuità aziendale

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno deciso di indire per venerdì prossimo uno sciopero dei soci della compagnia portuale Culmv Paride Batini di Genova. I sindacati hanno specificato che lo sciopero verrà ritirato solo dopo aver ottenuto risposte circa la sicurezza del pagamento del prossimo stipendio, la seconda convocazione del tavolo sul Piano dell'organico del porto per entrare nel merito delle questioni affrontate nell'ultimo incontro e la convocazione di un tavolo con tutti i soggetti interessati per garantire alla Culmv la continuità aziendale, quindi la chiusura dell'ultimo esercizio.

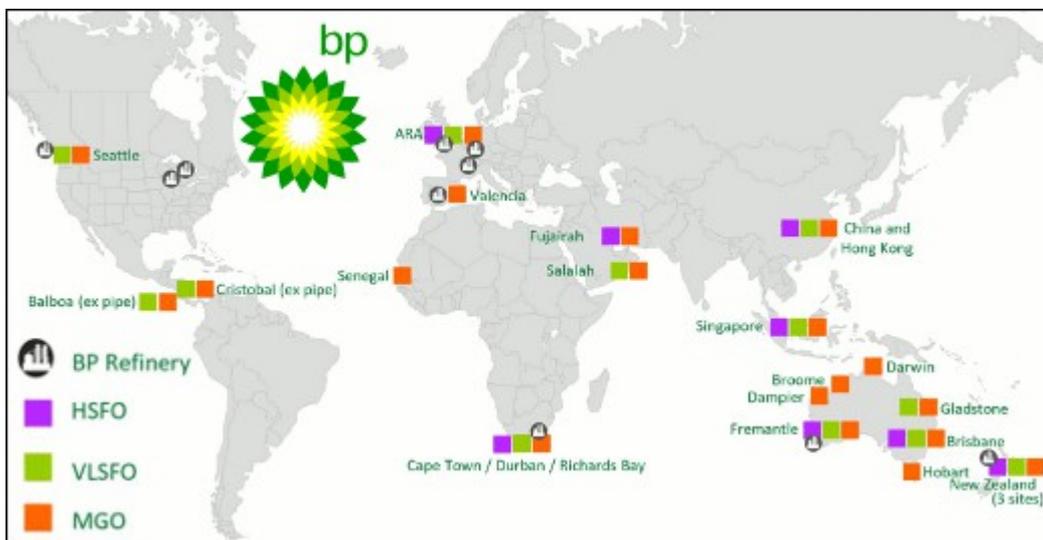
BP presenta la propria rete iniziale di distribuzione di fuel marino conforme ai nuovi regolamenti MARPOL

Sono una dozzina i punti di rifornimento di Very Low Sulphur Fuel Oil

La compagnia petrolifera BP ha presentato la propria rete iniziale di punti di distribuzione di fuel marino a basso tenore di zolfo, combustibile che soddisfa i requisiti dei nuovi regolamenti MARPOL che limitano il tenore di zolfo dei combustibili marini allo 0,50% in massa e che entreranno in vigore il prossimo 1° gennaio (inforMARE del 28 ottobre 2016). Il reperimento di bunker conforme alle nuove norme è fonte di preoccupazione per l'industria armatoriale, che teme di non poter rifornire con questi combustibili le navi delle proprie flotte in molte aree del mondo.

Una preoccupazione che sembra fondata, almeno esaminando il network iniziale che BP Marine, uno dei principali fornitori mondiali di fuel marino, dedicherà specificamente alla distribuzione di Very Low Sulphur Fuel Oil (VLSFO) conforme alle nuove norme MARPOL, rete che relativamente a questo tipo di combustibile, oltre ai porti nordeuropei ARA e a Singapore, è incentrata principalmente e per ora solamente sulla Cina e l'Australia/Nuova Zelanda, su alcuni hub posti sulle principali rotte mondiali (Capetown, Panama e Salalah) e sullo scalo nordamericano di Seattle.

L'azienda del gruppo BP ha iniziato a sperimentare l'impiego di questa tipologia di combustibile nei porti hub nordeuropei di Amsterdam, Rotterdam e Anversa (ARA) e in quello asiatico di Singapore. «A seguito del successo di queste prove in mare e lavorando a stretto contatto con i nostri



clienti - ha spiegato il direttore centrale di BP Marine Eddie Gaudi - ora riteniamo di disporre di una concreta offerta commerciale che consentirà ai clienti di essere in regola con la MARPOL». Ovviamente a questi punti di rifornimento di fuel VLSFO si aggiungono i porti in cui BP Marine è in grado di fornire combustibili con un maggiore tenore di zolfo che possono essere utilizzati dalle navi su cui sono installati scrubber, cioè i sistemi di abbattimento di sostanze indesiderate dai gas di scarico.

Per la tedesca BGL i casi di ubriachezza dei camionisti sono conseguenza del dumping sociale degli autotrasportatori dell'Est

L'associazione propone l'inclusione nel pacchetto di mobilità dell'UE dell'obbligo per i camionisti di tornare a casa dopo un massimo di quattro settimane

In Germania una serie di numerosi controlli per accertare il tasso alcolemico dei camionisti in sosta nelle aree di servizio autostradali che sono stati effettuati durante i fine settimana dalla polizia in Asia ha scatenato un'accesa polemica incentrata sull'elevato numero di guidatori che avevano un'eccessiva quantità di alcol nel sangue.

L'esito della prima di una serie di campagne di accertamenti, condotta a fine gennaio, è stato di circa 1.200 autisti controllati, di cui 190 con un tasso alcolemico superiore ai limiti, inclusi 79 a cui è stato imposto il fermo forzato a causa del tasso particolarmente elevato.

Sottolineando di essere assolutamente a favore di controlli regolari del tasso alcolemico dei camionisti, la Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), l'associazione tedesca degli autotrasportatori, ha sostenuto che i risultati dei controlli effettuati in Asia sono discutibili e che per scongiurare il pericolo che i camionisti viaggino sulle strade sotto l'effetto dell'alcol è necessario imporre condizioni di lavoro più umane per gli autotrasportatori dell'Europa orientale. Tali risultati, infatti - ha sottolineato l'associazione - «mettono in luce le conseguenze del dumping sociale tollerato nell'Unione Europea, in Germania e anche in Asia per anni. Le società di autotrasporto dell'Europa dell'Est - ha spiegato BGL - stanno accaparrandosi sempre più trasporti in Europa occidentale a causa dei loro bassi salari e costi sociali. Molti camionisti dell'Europa orientale - ha specificato l'associazione - trascorrono settimane o addirittura mesi in Europa occidentale senza avere l'opportunità

di tornare a casa dalle loro famiglie. Il consumo di alcol nei fine settimana non lavorativi di questi nomadi del tempo presente - ha evidenziato BGL - è anche il risultato di condizioni di lavoro disumane».

L'associazione ha denunciato che in Germania e in Asia la situazione è resa ancora più critica dalla carenza di parcheggi per camion: «in Asia - ha precisato BGL - mancano almeno 2.500 posti e almeno 30.000 parcheggi a livello nazionale. Se tutti i parcheggi sono occupati, i camion vengono parcheggiati agli ingressi e alle uscite delle aree di sosta o semplicemente ai lati dell'autostrada. La mancanza di parcheggi per camion - ha sottolineato l'associazione - sta diventando sempre più un rischio per la sicurezza».

BGL ha spiegato che, inoltre, i parcheggi per camion sono generalmente posti in modo tale che il conducente è rivolto verso la strada, il che rende più difficile il necessario riposo dei conducenti. L'associazione ha evidenziato la necessità che pertanto i parcheggi siano separati dalla carreggiata da una parete antirumore, per rendere possibile il riposo dei camionisti e aumentare il livello di sicurezza per tutti gli utenti della strada.

L'associazione degli autotrasportatori tedeschi ha concluso avan-

zando un'ulteriore proposta che nelle intenzioni della BGL dovrebbe consentire di migliorare la vita dei camionisti dell'Europa orientale, che consiste nell'inclusione pacchetto di mobilità dell'UE dell'obbligo per i camionisti di tornare a casa dopo un massimo di quattro settimane. «Chiunque possa con regolarità stare a casa con la sua famiglia - ha osservato l'associazione - , non ha motivo di prendere la bottiglia a causa dell'isolamento sociale. In questo caso condizioni di lavoro e sicurezza del traffico vanno di pari passo».

Il 19 marzo verrà avviata la sperimentazione dell'uso del biofuel su una portacontainer della CMA CGM

Iniziativa realizzata in collaborazione con Ikea, GoodShipping Program e porto di Rotterdam

Il gruppo armatoriale francese CMA CGM, il porto di Rotterdam, l'Ikea Transport & Logistics Services del gruppo Ikea e GoodShipping Program, l'iniziativa per promuovere l'utilizzo dei biocombustibili nel settore del trasporto marittimo, hanno annunciato la loro cooperazione volta a testare l'impiego del biofuel per la propulsione delle navi.

La sperimentazione sarà avviata il prossimo 19 marzo su una portacontainer della CMA CGM: «tra pochi giorni - ha spiegato il vicepresidente della CMA Ships, Xavier Leclercq - sperimenteremo per la prima volta i biocarburanti di seconda generazione su una delle navi della CMA CGM. L'avere nel biofuel una soluzione equivalente all'olio combustibile pesante e disponibile senza modifiche tecniche od operative per la nostra nave offre un'opportunità sicura, gestibile e innovativa per facilitare la più ampia transizione



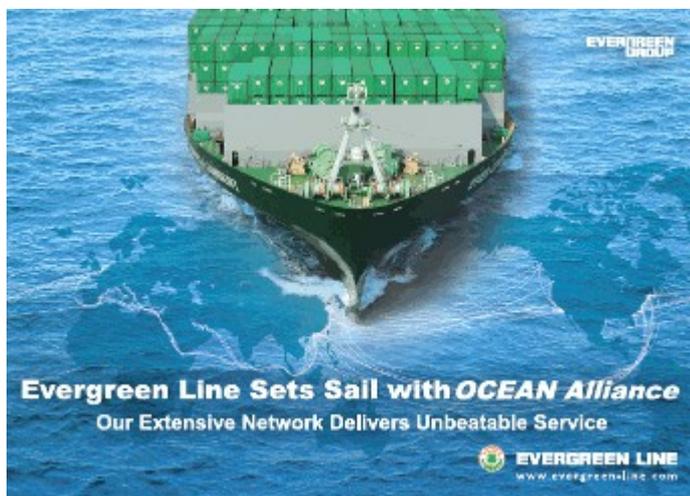
del trasporto marittimo verso nuove soluzioni di combustibili».

«L'obiettivo del nostro programma - ha sottolineato l'amministratore delegato di GoodShipping Program, Dirk Kronemeijer - non è stato solo quello di ridurre le emissioni di carbonio prodotte dal trasporto marittimo, ma anche di dimostrare che i mezzi per accelerare la transizione energetica sono già disponibili per questo settore. Assieme - ha aggiunto - inviamo un messaggio molto chiaro: i biocarburanti sostenibili sono già oggi pronti e possiamo affrontare il percorso tracciato dall'International Maritime Organization in una maniera che sia d'interesse per i principali proprietari delle merci, come ad esempio l'Ikea».

Da Trieste i pro e contro della realizzazione della Tav Torino-Lione

Incontro organizzato dal Propeller Club

I pro e contro della realizzazione della Tav Torino-Lione, quale tratta ferroviaria del Corridoio TEN-T da Lisbona a Kiev, sono stati al centro di un incontro organizzato dal Propeller Club di Trieste. In particolare, ieri sono state esaminate le possibili conseguenze per l'economia del Friuli Venezia Giulia e per il porto di Trieste legate alla realizzazione dell'opera.



«Il porto di Trieste - ha commentato il senatore Stefano Patuanelli, capogruppo del Movimento 5 Stelle, in collegamento telefonico da Roma - dimostra come non sia sempre necessaria una nuova infrastruttura per aumentare i traffici. Sono settimane che faccio interviste con tema unico la Torino-Lione. Se vogliamo pensare che quello è l'unico problema del Paese - ha rilevato il senatore - va bene, ma non credo che stiamo rappresentando la realtà».

Per il primo dei relatori, Danilo Stevanato, consigliere dell'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste, che ha esposto una nuova analisi costi-benefici sull'opera che partiva da quanto già eseguito a livello ministeriale, ha affermato che, introducendo nuovi parametri, è stata dimostrata la convenienza dell'opera sia a 50 che a 30 anni dalla sua ipotetica conclusione.

Dopo aver evidenziato come il 40% circa del traffico su gomma che attraversa le Alpi passi dal Friuli Venezia Giulia, Lodovico Sonogo, già senatore e assessore

regionale del FVG, ha spiegato come non siano in contrapposizione gli interventi di upgrading sulle linee storiche e la realizzazione delle tratte ad Alta capacità delle quali fa parte la Torino-Lione: «la Tav - ha specificato - ci serve. Il conflitto reale è quello tra servizi con velocità diverse».

Della stessa opinione, in merito alla necessità dell'opera, il professor Giovanni Longo, docente di Trasporti ferroviari all'Università di Trieste. «Sulla Torino-Lione - ha ricordato - si parla di una velocità di servizio di 200-220 chilometri all'ora. Si tratta in sostanza di costruire linee ferroviarie moderne. Questo concetto contribuirebbe anche a smussare quelle che sono contrapposizioni che vengono agitate nella ricerca del consenso politico».

Di differente avviso il professor Sergio Bologna, storico, analista politico e pubblicitista nonché presidente dell'Aiom (Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi) Trieste, che ritiene la nuova tratta da Lione a Torino un'opera non prioritaria. «Quando parliamo di treni merci - ha osservato - dobbiamo toglierci dalla testa l'idea di alta velocità. Se un treno merci va a 160 chilometri all'ora, è già un rischio». Secondo Bologna, l'attuale polemica serve a non discutere dei problemi veri del Paese e così facendo si gioca una partita politica dove il trasporto non c'entra nulla.

Concludendo l'incontro il presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini, ha evidenziato che «l'Italia deve scegliere di non isolare se stessa e di non isolare Trieste, ciò che avverrebbe - ha precisato - se il Corridoio Lisbona-Kiev dovesse passare a Nord delle Alpi».