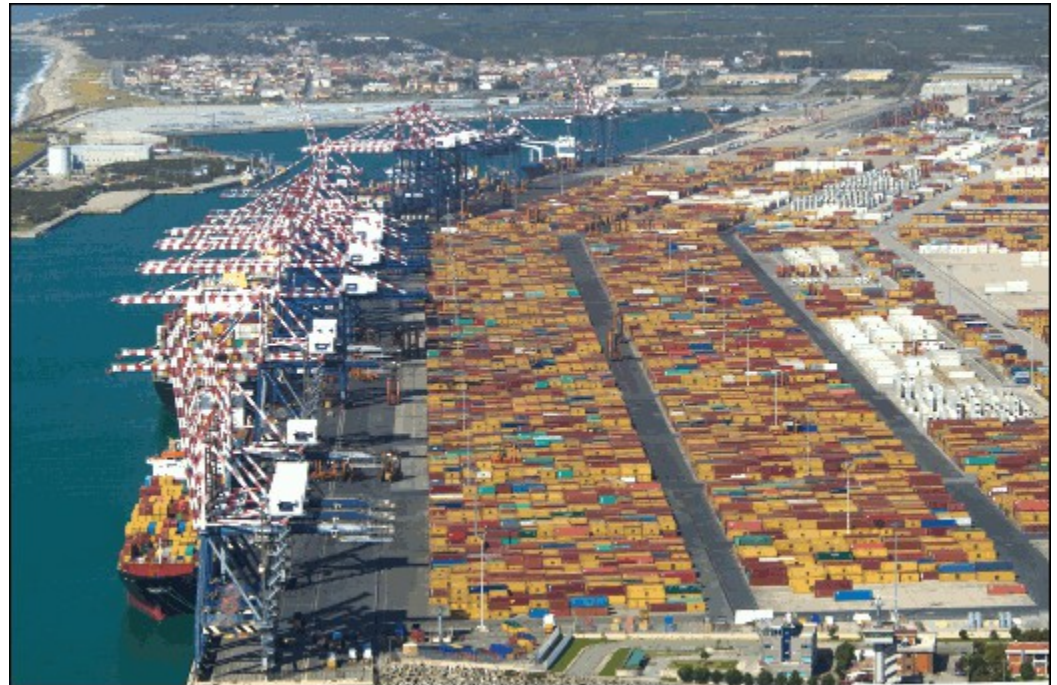


## Contship Italia conferma l'avvio di un negoziato con MSC per la cessione dell'intero controllo del terminal MCT di Gioia Tauro

*Nominato uno studio legale che la assisterà nella trattativa e prescelto un advisor finanziario indipendente*

Il gruppo terminalista Contship Italia ha confermato l'avvio di un negoziato per la cessione al gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC) del 50% di CSM Italia Gate Spa, società che controlla Medcenter Container Terminal Spa (MCT), azienda concessionaria delle attività del terminal container nel porto di Gioia Tauro di cui MSC è già partner e principale cliente. A seguito della decisione del gruppo terminalista di cedere l'intero controllo del terminal calabrese alla MSC il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, aveva annunciato ieri la sospensione della procedura di decadenza del contratto di concessione con MCT (*informARE* del [14 marzo](#) 2019).

Contship Italia ha specificato che, al fine di accelerare i tempi, ha nominato lo studio legale che la assisterà nella trattativa e prescelto un advisor finanziario indipendente, cui è stato dato l'incarico di esprimere la corretta valutazione della partecipazione oggetto del negoziato. Inoltre il gruppo terminalista italiano, che è partecipato al 66,6% dalla tedesca Eurokai e al 33,4% dalla tedesca Eurogate



(a sua volta partecipata al 50% dalla stessa Eurokai), ha sottolineato che, «nelle more della trattativa, l'attività del terminal container di Gioia Tauro continuerà ad essere perfettamente operativa».

Contship Italia, ricordando di aver lanciato il terminal MCT che gestisce da oltre 24 anni, ha affermato in una nota che «avrà cura che siano salvaguardati i livelli occupazionali, in modo da preservare il valore e la competitività della più grande struttura terminalistica Italiana. Una realtà industriale che ricopre un ruolo di assoluta importanza per l'economia del territorio e dell'intero meridione».

Il gruppo Contship Italia, oltre al terminal MCT, opera attività terminalistiche in Italia attraverso partecipazioni di controllo nella La Spezia Container Terminal (LSCT) del porto della Spezia e

nella Cagliari International Container Terminal (CICT) del porto di Cagliari e attraverso partecipazioni di minoranza nella Terminal Container Ravenna (TCR) del porto di Ravenna e nella Salerno Container Terminal (SCT) del porto di Salerno. Inoltre il gruppo opera nel settore intermodale principalmente attraverso le società integralmente controllate Sogemar, Hannibal e Oceanogate Italia.

## L'austriaca Rail Cargo rafforzerà i collegamenti ferroviari con i porti di Trieste e Venezia

*Confetrra FVG, non esistono pericoli reali provenienti da investimenti esteri nel porto di Trieste. Il terminal TMT si dota di altri mezzi di movimentazione forniti da CVS Ferrari*

Lunedì l'Autorità di Sistema Por-



tuale del Mare Adriatico Orientale siglerà due memorandum of understanding per implementare le relazioni ferroviarie tra il porto di Trieste e l'hinterland di riferimento nell'Europa centro-orientale. Il primo accordo sarà firmato da Andreas Matthä, amministratore delegato del gruppo ferroviario austriaco ÖBB, da Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), e da Zeno D'Agostino, presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale. Il secondo sarà sottoscritto da D'Agostino e da Erik Regter, executive member del consiglio di amministrazione di Rail Cargo Austria (RCA), la società per il trasporto merci del gruppo ÖBB che nel 2018 ha movimentato 3.365 treni da e per il porto di Trieste.

Oltre che con il porto di Trieste l'austriaca Rail Cargo potenzierà anche l'offerta per il porto di Venezia realizzando un servizio triesttimanale tra lo scalo veneto e il terminal bimodale tedesco di Duisburg. Attraverso il porto di Venezia il servizio sarà connesso via traghetto ai porti di Brindisi, Patras e Pendik (Istanbul), mentre Duisburg fungerà da gateway da e per i mercati della Scandinavia.

Intanto la Trieste Marine Terminal (TMT), società che gestisce il container terminal al Molo VII del porto di Trieste, si doterà di ulteriori dieci reach stacker che saranno fornite dalla piacentina CVS Ferrari. Negli ultimi due anni il terminal ha registrato incrementi a due cifre del traffico containerizzato, con il 2018 che si è chiuso con una movimentazione di 625.767 teu, in crescita del +14,5% sull'anno precedente, sui 725.426 teu movimentati complessivamente dal porto di Trieste (+17,7%). Trend di crescita del traffico nello scalo portuale che è proseguito nel gennaio 2019, mese chiuso dallo scalo giuliano

con 58.947 teu, con un aumento del +23,7% sul gennaio 2018.

All'incremento del traffico movimentato dal terminal TMT ha contribuito anche l'ingresso nella società terminalista, che è controllata dal gruppo T.O. Delta, del gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC), cliente dell'azienda, che nel 2015 ha acquisito il 45% del capitale della società (*informARE* del [16 settembre 2015](#)).

Se l'authority portuale di Trieste e gli operatori del porto lavorano per sviluppare i legami dello scalo con i suoi mercati di riferimento e per accrescere ulteriormente la ca-

ganizzazione a cui fanno capo ASPT-ASTRA Friuli Venezia Giulia Associazione Spedizionieri del Porto di Trieste, Associazione Agenti Marittimi Friuli Venezia Giulia e AN.TE.P. Associazione Nazionale Terminalisti Portuali - Sezione Friuli Venezia Giulia. Riferendosi a questo dibattito, Confetra Friuli Venezia Giulia ha rilevato che «c'è chi ha elucubrato di pericoli per le industrie italiane, altri paventavano lo spoglio dell'Italia dalle sue infrastrutture strategiche come i porti. Il tutto - ha osservato l'organizzazione regionale della Confetra - è stato poi messo nello stesso calderone e condito con altri temi riguardanti le reti di comunicazione, la fondazione di

il orto di Trieste, come tutti gli altri scali italiani, non è in vendita perché ciò è materialmente e giuridicamente impossibile. Il demanio marittimo non è in vendita. È corretto, invece, parlare di concessioni in base alla legge 84/94, che prevede regole, diritti e doveri. Se le condizioni stabilite all'atto della firma della concessione non vengono rispettate, al concessionario si può revocare la concessione. In secondo luogo, è utile ricordare come a Trieste, senza clamori mediatici, l'Autorità Portuale abbia ottemperato a quanto richiesto dalle leggi riguardo l'ambito portuale, sia in materia di lavoro portuale (Piano dell'organico) che di Piano regolatore portuale (approvato). A ciò si aggiunga che si tratta dell'unico Porto franco internazionale in Europa, la cui disciplina codificata è di diritto pubblico internazionale. Confidiamo - ha esortato Confetra Friuli Venezia Giulia - che chi governa il Paese sia consapevole di quale strumento di politica internazionale e commerciale dispone e quali ne siano (nel dettaglio) le regole.

Relativamente al tema del pericolo, per l'industria nazionale, di investimenti esteri nel Porto franco di Trieste, Confetra Friuli Venezia Giulia ha osservato che «sarebbe utile capire in base a quali dati concreti esso trovi fondamento, a differenza di quanto accaduto altrove in Europa. Forse - ha spiegato l'organizzazione confederale - sfugge che il porto di Trieste serve per l'85% il Centro ed Est Europa (via ferrovia), mentre il mercato italiano pesa per il 15% circa. Pertinenti sembrano invece le considerazioni sul fatto che l'arrivo di investitori esteri non sarà la panacea per i porti italiani: lo condividiamo, in primo luogo perché se il nostro porto già cresce a doppia cifra, questo è dovuto principalmente al duro lavoro delle aziende private - spedizionieri, terminalisti portuali e retro



pacità del porto, in questi giorni Trieste è anche al centro di discussioni relativamente al reale o supposto interesse della Cina ad investire nel porto giuliano, disegno che potrebbe essere prossimamente esplicitato a seguito dell'accordo d'intesa relativo alla realizzazione della Nuova Via della Seta che il governo italiano ha previsto di sottoscrivere con l'esecutivo di Pechino in occasione della visita in Italia del presidente cinese Xi Jinping in programma dal 21 al 23 marzo prossimi.

Sulla questione è intervenuta oggi Confetra Friuli Venezia Giulia, or-

società pubblico/private tra enti pubblici e partner asiatici per opere infrastrutturali, magari in deroga alle disposizioni del Codice degli appalti. Nessuno, però, si è scomodato per chiedere quali fossero la posizione o le proposte degli imprenditori che, quotidianamente, lavorano e danno lavoro nell'ambito del sistema portuale di Trieste, oggi uno dei porti più importanti d'Italia per tonnellaggio ed il primo per traffico ferroviario, soprattutto internazionale».

A tal proposito Confetra Friuli Venezia Giulia ha evidenziato che «va innanzitutto sottolineato che





portuali, agenti marittimi ed operatori in genere - che promuovono lo scalo giuliano a livello internazionale, lavoro agevolato dalle scelte operate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. È altresì privo di fondamento il campanello d'allarme, suonato dai soliti ben informati, sul pericolo di contraffazione dei prodotti: questo è un rischio sempre esistente, indipendentemente dalla provenienza dei prodotti, al quale devono ovviare gli organi statali preposti al controllo. Tali controlli sono regolarmente effettuati presso i Punti franchi di Trieste, presidiati dall'Agenzia delle Dogane e dalla Guardia di Finanza. Se queste considerazioni dovessero paralizzare le attività logistiche, sarebbe la fine del commercio internazionale, compreso quello dei prodotti italiani: questo sarebbe, in effetti, un gravissimo pericolo per l'industria italiana votata all'export».

Secondo Confetra Friuli Venezia Giulia, «una politica concreta per mantenere il controllo della catena logistica non prevede di “chiudersi a riccio” bensì, ad esempio, la promozione di una crescita della cultura industriale nel campo delle condizioni di vendita internazionale dei propri prodotti. I termini di resa Incoterms® 2010 - ha evidenziato l'organizzazione - andrebbero approfonditi e, per creare valore aggiunto, si suggerisce di accantonare la pervicacia degli imprenditori nostrani nel vendere franco fabbrica. La convinzione di liberarsi di ogni problema una volta che i prodotti sono usciti dal cancello del proprio stabilimento, regala ad altri attori (del trasporto e industriali) fino al 30% del valore commerciale dei beni e la perdita del controllo sulle vie che tali prodotti percorrono per raggiungere il luogo di destino».

«La partita che stiamo giocando - ha concluso Confetra Friuli Vene-

zia Giulia precisando che è a disposizione dei decisori politici e delle altre associazioni professionali per discutere di questi temi - è storica e si gioca ora, con molteplici partner internazionali. Da essa dipenderà una parte consistente del futuro economico ed occupazionale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e di parte del nostro Paese. Perdite di tempo o, peggio ancora, improvvisazioni, non ce le possiamo permettere».

### **Publicato lo schema di bando tipo per i concorsi per ormeggiatori**

*Introduce aggiornamenti ai requisiti professionali necessari per la partecipazione*

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato la circolare numero 9 del 12 marzo scorso, emanata dalla Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ai sensi legge 84/94 e in attuazione del regolamento UE 352/2017, con lo schema di bando tipo per i concorsi per ormeggiatori che introduce aggiornamenti ai requisiti professionali necessari per la partecipazione. La circolare rispetta la scadenza del 24 marzo 2019 dettata dal regolamento europeo quale termine per la pubblicazione dei nuovi requisiti minimi e la procedura per concedere il diritto di fornire servizi portuali.

Il Ministero ha specificato che il bando di concorso è stato predisposto in quanto alcuni dei requisiti professionali degli ormeggiatori non sono più conformi alla vigente normativa, come quello della buona condotta o quello che riserva l'accesso ai soli cittadini italiani, mentre altri invece, tenuto conto della loro risalenza nel tempo, non risultano più adeguati a

garantire la professionalità necessaria per lo svolgimento del servizio di ormeggio, finalizzato alla sicurezza della nave e delle infrastrutture portuali, reso con mezzi nautici profondamente diversi dal punto di vista tecnologico rispetto a quelli in uso alla data di adozione del regolamento di esecuzione al codice della navigazione nei confronti di navi che negli ultimi decenni hanno incrementato in maniera consistente la propria stazza senza che vi sia stato il corrispondente tempestivo adeguamento delle infrastrutture portuali.

### **A febbraio il traffico dei container nei terminal cinesi di COSCO Shipping Ports è calato del -2,7%**

*Nei terminal esteri è stata registrata una crescita del +11,3%*

Lo scorso mese i terminal portuali che fanno capo al gruppo cinese COSCO Shipping Ports hanno movimentato un traffico dei container pari a quasi 7,0 milioni di teu, con un incremento del +1,1% sul febbraio 2017. Il rialzo è stato determinato dall'aumento del +11,3% del traffico movimentato dai terminal esteri del gruppo che è ammontato a 2,1 milioni di teu, che ha più che compensato il calo del -2,7% del traffico nei terminal cinesi del gruppo che si è attestato a meno di 4,9 milioni di teu.

A febbraio 2019 i due principali terminal mediterranei del gruppo cinese, il Piraeus Container Terminal del porto greco del Pireo e il Suez Canal Container Terminal del porto egiziano di Port Said, hanno movimentato rispettivamente 406mila teu (+25,6%) e 210mila teu (+7,8%).

Nel primo bimestre del 2019 il traffico complessivo nei terminal del gruppo è stato di 15,5 milioni di teu, con una progressione del +5,0% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 11,1 milioni di teu movimentati nei porti cinesi (+1,3%) e 4,3 milioni di teu nei porti esteri (+15,7%).

### **A febbraio il traffico dei container nel porto di Los Angeles è diminuito del -2,7%**

*Nel primo bimestre del 2019 sono stati movimentati 1,56 milioni di teu (+1,6%)*

Lo scorso mese il traffico containerizzato movimentato dal porto di Los Angeles è diminuito del -2,7% essendo stato pari a 705mila teu rispetto a 725mila teu nel febbraio 2018. La riduzione è stata prodotta dal rilevante calo sia delle importazioni di container pieni sia delle esportazioni di container pieni che sono state pari rispettivamente a 348mila teu (-9,1%) e 142mila teu (-9,5%). Tali flessioni sono state parzialmente compensate dall'accentuato aumento della movimentazione di contenitori vuoti che è ammontata a 214mila teu (+16,3%). L'Autorità Portuale dello scalo californiano ha evidenziato che la contrazione del traffico registrata lo scorso mese è legata alla celebrazione del capodanno lunare in Cina con festività pubbliche che quest'anno si sono svolte dal 4 al 10 febbraio, con il risultato che maggiori volumi di traffico sono stati movimentati a gennaio (mese in cui il porto di Los Angeles ha segnato un aumento del +5,4% del traffico dei container) piuttosto che nel mese di febbraio.

Nel primo bimestre del 2019 il traffico totale è stato di 1,56 milioni di teu, con una progressione del +1,6% sullo stesso periodo dello scorso anno.

## Nel cantiere finlandese Meyer Turku è stato celebrato il varo tecnico della *Costa Smeralda*

La nuova ammiraglia di Costa Crociere verrà battezzata a Savona il prossimo 3 novembre

Oggi nel cantiere navale finlandese Meyer Turku è stato celebrato il varo tecnico della *Costa Smeralda*, la nuova ammiraglia della Costa Crociere che entrerà in servizio il prossimo ottobre una volta completato l'allestimento degli interni. La nuova nave da crociera, di 183.900 tonnellate di stazza lorda, è lunga 337 metri, larga 42 metri, potrà ospitare circa 6.550 passeggeri e 1.646 membri dell'equipaggio e sarà la prima nave della compagnia alimentata a gas naturale liquefatto.

Il debutto di *Costa Smeralda* è previsto il 20 ottobre con una crociera inaugurale di 15 giorni da Amburgo a Savona. Il battesimo della nave verrà celebrato a Savona il successivo 3 novembre, poi l'unità verrà impiegata fino all'aprile 2021 nel Mediterraneo occidentale offrendo crociere di una settimana con scali a Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Civitavecchia e La Spezia.

Nel cantiere finlandese sarà costruita anche la nave gemella di *Costa Smeralda*, che verrà consegnata nel 2021.



## Il settore della logistica dell'auto manifesta preoccupazione per un'uscita del Regno dall'UE non regolata

*Erik Jonnaert (ACEA): «l'impatto di una Brexit senza accordi sull'industria automobilistica sarebbe catastrofico»*

La modalità con cui il Regno Unito uscirà dall'Unione Europea non è ancora chiara, con il parlamento britannico che ha stabilito di chiedere all'UE di ritardare l'attuale procedura la cui scadenza è fissata per il prossimo 29 marzo e con la premier Theresa May che nei prossimi giorni tenderà nuovamente di convincere i parlamentari ad accettare il suo accordo sulla

Brexit, e molti settori dell'economia continuano a interrogarsi su quali effetti questo evento avrà sulla loro attività. Tra questi quello della logistica dell'auto, rappresentato in Europa dalla ECG (The Association of European Vehicle Logistics) che mercoledì nel porto di Zeebrugge ha tenuto un incontro per discutere dell'impatto dell'imminente Brexit sugli scambi transfrontalieri in generale, e in particolare sul settore della logistica degli autoveicoli, al quale hanno partecipato oltre 80 tra fornitori di servizi logistici, rappresentanti di case automobilistiche, operatori portuali, funzionari doganali e altre parti interessate.

Se nessuno ha manifestato dubbi che tutti gli scambi tra l'UE e il Regno Unito saranno influenzati in termini di costi e capacità dalla

Brexit e tutti hanno concordato che le piene conseguenze di tale avvenimento, e in particolare di un'uscita del Regno Unito dall'UE senza un accordo, sono ancora sconosciute, è stato evidenziato che, tuttavia, l'impatto sull'industria automobilistica europea rischia di essere particolarmente grave in quanto attualmente il settore è strettamente integrato da un punto di vista economico, normativo e tecnico. È stato rilevato che la produzione automobilistica è un settore estremamente complesso con una rete di produzione integrata che copre l'Europa, con i costruttori di veicoli che gestiscono più di 300 impianti di assemblaggio e produzione in tutto il continente europeo, con 30 stabilimenti nel solo Regno Unito che producono sia motori che veicoli interi, oltre a molti altri fornitori dell'industria automobilistica.

Secondo i convenuti, se le esatte implicazioni della Brexit sono ancora difficili da prevedere, qualsiasi cambiamento correlato all'attuale livello elevato di integrazione e quadro normativo avrà sicuramente un impatto negativo sui produttori e sui fornitori di automobili e i sistemi di produzione "just in time", così vitali per l'in-





dustria automobilistica europea, saranno indubbiamente influenzati dai controlli alle frontiere e dalla congestione dei porti. Forte preoccupazione è stata manifestata in particolare da Erik Jonnaert, segretario generale dell'ACEA, l'associazione europea dei costruttori di automobili: «l'impatto di una Brexit senza accordi sull'industria automobilistica - ha affermato - sarebbe catastrofico».

**Lo scorso mese il traffico dei container nel porto di Hong Kong è diminuito del -19,6%**

*Nel primo bimestre del 2019 il calo è stato del -15,3%*

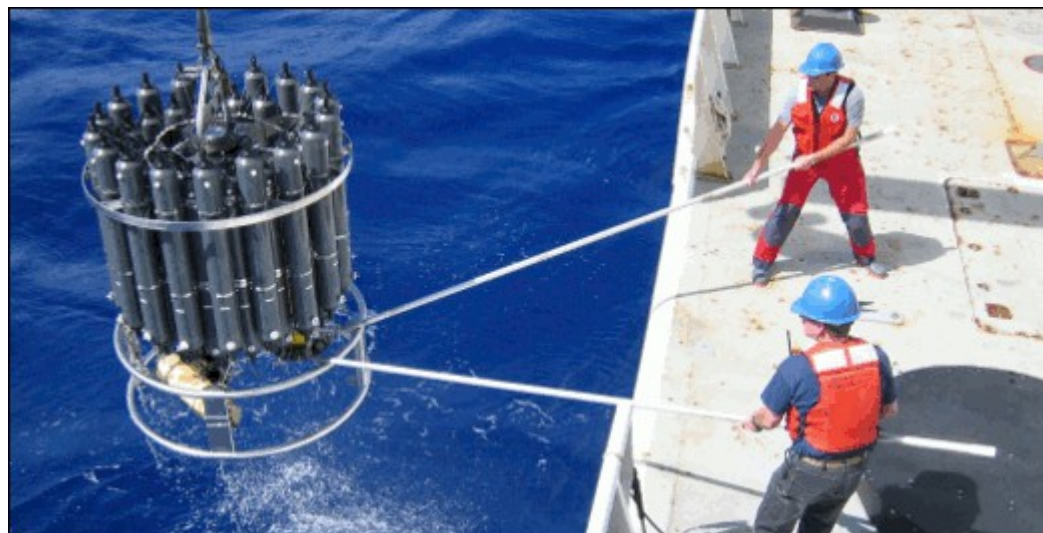
A febbraio 2019 si è ulteriormente accentuato il trend di flessione del traffico dei container movimentato dal porto di Hong Kong, con un volume movimentato nel mese che è stato pari a 1,14 milioni di teu, in calo del -19,6% rispetto al febbraio 2018 (quando era stata registrata una diminuzione del -4,9% sul febbraio 2017).

Nei primi due mesi di quest'anno il porto cinese ha movimentato complessivamente 2,76 milioni di teu, con una contrazione del -15,3% sul primo bimestre del 2018.

**Ogni anno gli oceani assorbono circa il 31% delle emissioni di anidride carbonica**

*Dal 1994 al 2007 il totale è stato di 34 miliardi di tonnellate*

Dal 1994 al 2007 gli oceani hanno assorbito 34 miliardi di tonnellate di anidride carbonica prodotte dai combustibili fossili, con un aumento pari a quattro volte e fino a 2,6 miliardi di tonnellate all'anno rispetto al periodo che va



dalla rivoluzione industriale del 1800 al 1994 quando l'assorbimento complessivo di carbonio è stato di 118 miliardi di tonnellate. Lo evidenzia una nuova ricerca realizzata dall'agenzia statunitense National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) in collaborazione con il gruppo editoriale Science, che precisa come tale incremento sia avvenuto in presenza di una percentuale delle emissioni assorbite dagli oceani, pari al 31% circa, che è rimasta relativamente stabile rispetto al primo rilevamento della quantità di carbonio negli oceani pubblicato nel 2004.

La nuova ricerca sottolinea inoltre che, se l'assorbimento dell'anidride carbonica da parte degli oceani riduce il riscaldamento globale, tuttavia l'anidride carbonica disciolta nei mari provoca l'acidificazione delle acque, mettendo in pericolo molluschi e coralli e compromettendo la salute di altre specie marine. «Il crescente carico di anidride carbonica negli oceani - ha spiegato Richard Feely del Pacific Marine Environmental Laboratory del NOAA - sta già avendo un impatto sulla molluschicoltura, in particolare lungo la West Coast degli Stati Uniti».

«Una questione critica che merita una continua osservazione degli oceani - ha aggiunto Rik Wanninkhof, oceanografo presso l'Atlan-

tic Oceanographic and Meteorological Laboratory del NOAA - è se questo assorbimento può essere sostenuto e cosa potrebbe accade-

re all'atmosfera terrestre se gli oceani fossero incapaci di assorbire il continuo aumento di anidride carbonica».

**Il 21 marzo a Palermo l'evento "Economia del Mare. Opportunità di sviluppo per il territorio"**

*Verrà presentato il quinto rapporto "Italian Maritime Economy" di SRM*

Il prossimo 21 marzo a Palermo, presso la sala convegni Intesa Sanpaolo in via Cusmano 56, si terrà un evento sul tema "Economia del Mare. Opportunità di sviluppo per il territorio" che è stato organizzato dal gruppo Intesa Sanpaolo in collaborazione con Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM), centro studi, analisi e ricerche del gruppo bancario. Nell'occasione sarà presentato il quinto rapporto "Italian Maritime Economy" di SRM e illustrato l'impatto attuale e il potenziale di sviluppo della cosiddetta "economia del mare" per Palermo e la Sicilia.

*Programma*

- 10.00 Registrazione partecipanti
- 10.30 *Saluti e apertura lavori*  
Leoluca Orlando, Sindaco di Palermo  
Fabrizio Micari, Rettore Università degli Studi di Palermo
- Intervengono:  
Alessandro Albanese, Presidente Camera di Commercio di Palermo ed Enna  
Pierluigi Monceri, Direttore Regionale Lazio, Sardegna e Sicilia Intesa Sanpaolo  
Pasqualino Monti, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale  
Mauro Nicosia, Presidente CONFETRA Sicilia  
Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Mediterranean Economy di SRM