



Dai Porti:

Trieste:

"...Trieste e Shimizu, accordo per far crescere i porti..."

(Informazioni Marittime, Ferpress)

"...Trieste, bene container e rotabili nel semestre..."

(Informazioni Marittime)

Savona:

"...Nel secondo trimestre del 2017 il traffico delle merci movimentato dal Porto di Savona Vado..." (Informare)

Genova:

"...Genova, il dossier rinfuse finisce all'Avvocatura..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Porto di Livorno, il 4 settembre si insedia il Comitato di Gestione..."
(The MediTelegraph, Corriere Marittimo, L'Informatore Navale, Informare)

"...Porti, bene l'Alto Tirreno nel traffico passeggeri..."

(Informazioni Marittime)

"...Nel Porto di Livorno calano i container e crescono i rotabili..."
(Informare, Corriere Marittimo)

Civitavecchia:

"...Notizie stampa da Civitavecchia: Macii potrebbe <<migrare >> a Livorno..." (Messaggero Marittimo)

Bari:

"...Porti di Bari e Brindisi sfida per il Segretario..."

(La Gazzetta del Mezzogiorno)

Brindisi:

"...Il Luxury yacht di mister Tod's ormeggio a Brindisi..."

(Gazzetta di Brindisi)

"...L'estate d'oro del porto arriva anche Della Valle..."

(Nuovo Quotidiano di Puglia)

Messina:

"...Tra Tursi e terminalisti uno scontro infinito..." (Il Secolo XIX)

"...Messina disegnata dai "Siciliani liberi"..." (Gazzetta del Sud)

Focus:

- **Record di consegne di meganavi** (Il Sole 24 Ore)

Informazioni Marittime

Trieste e Shimizu, accordo per far crescere i porti

Dopo quasi un anno di negoziato - iniziato ad ottobre 2016 con i voli in Giappone del vicepresidente della Regione Friuli, Sergio Bolzonello -, il porto di Trieste e quello fluviale di Shimizu hanno avviato un piano di collaborazione. Prevede principalmente lo scambio di informazioni sulle attività portuali e armatoriali e una reciproca spinta nelle cooperazioni internazionali. Un'intesa firmata venerdì scorso da Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, e da una delegazione della prefettura giapponese di Shizuoka guidata dal vicegovernatore Takashi Namba.

Il traffico portuale tra Giappone e Trieste consta di 5,500 contenitori l'anno, due terzi dei quali in export dall'Italia, crescendo di quasi un terzo nell'ultimo anno. «Per sviluppare i traffici riteniamo che vadano attivati rapporti con una serie di sistemi internazionali – commenta D'Agostino -, come stiamo facendo con il porto di Shimizu ma anche con porti asiatici, africani e mediorientali». «Oggi si colgono i frutti di quell'iniziativa che ha avviato relazioni molto significative tra il Friuli Venezia Giulia e la prefettura di Shizuoka in merito a logistica e infrastrutture, nello sport come fattore turistico e nell'agroalimentare», conclude Bolzonello.

Friuli Venezia Giulia: siglata collaborazione fra il porto di Trieste e quello di Shizuoka

(FERPRESS) – Trieste, 28 AGO – L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale e la prefettura di Shizuoka (Giappone) hanno siglato nel Palazzo della Regione a Trieste un protocollo di collaborazione tra gli scali di Trieste e di Shimizu che è stato negoziato per quasi un anno e favorito dalla Regione Friuli Venezia Giulia.

Per l'Autorità portuale triestina la firma è stata apposta dal presidente Zeno d'Agostino, alla presenza del vicepresidente del Friuli Venezia Giulia, Sergio Bolzonello, e di un'ampia delegazione della Prefettura giapponese guidata dal vicegovernatore Takashi Namba.

La firma fa seguito alla missione in Giappone guidata nell'ottobre 2016 dallo stesso Bolzonello, caratterizzata da una fitta serie di incontri su varie direttrici. "Si colgono oggi i frutti di quell'iniziativa – ha commentato il vicepresidente della Regione – che ha avviato relazioni molto significative tra il Friuli Venezia Giulia e la prefettura di Shizuoka in merito a logistica e infrastrutture, nello sport come fattore turistico e nell'agroalimentare. Un percorso di grande amicizia si è tradotto così in una collaborazione strategica".

Già oggi il Giappone movimentava sul porto di Trieste circa 5500 contenitori l'anno, due terzi dei quali sono costituiti da export italiano, con una crescita nell'ultimo anno del 30 per cento.

"Insieme al sistema portuale – ha rilevato il vicepresidente della Regione – ci sono grandi opportunità sul fronte agroalimentare e nello sport. Gli amici giapponesi sono rimasti affascinati dai vini e dai prodotti enogastronomici del Friuli Venezia Giulia, soprattutto formaggio e prosciutto, e possono rappresentare dei grandi ambasciatori così come lo sarà lo sport, grazie al gemellaggio nel ciclismo tra il monte Fuji e monte Zoncolan, anche in vista dei Giochi Olimpici di Tokyo 2020 che porranno il Giappone al centro dell'attenzione mondiale".

Della delegazione nipponica faceva parte anche Masahide Komiyama, sindaco di Oyama, città che alle Olimpiadi ospiterà le gare di ciclismo su pista e di mountain bike, mentre al tavolo italiano, insieme a Bolzonello e D'Agostino, era presente l'organizzatore Enzo Cainero che ha tessuto la trama delle relazioni sportive con la prefettura di Shizuoka.

In dettaglio, il protocollo sul Porto firmato oggi prevede un'alleanza tra gli scali di Trieste e di Shimizu finalizzata a tre obiettivi da perseguire mediante lo scambio di esperienze: l'espansione delle relazioni economiche tra le aree del Friuli Venezia Giulia e di Shizuoka per rafforzare e sviluppare la collaborazione regionale; lo scambio di risorse e strumenti per la crescita delle operazioni portuali e delle flotte mercantili; l'espansione dell'attività dei due scali nei mercati internazionali dei servizi legati ai trasporti marittimi e nei corridoi di trasporto internazionali.

"Per sviluppare i traffici riteniamo che vadano attivati rapporti con una serie di sistemi internazionali – ha rilevato D'Agostino – e crediamo che uno scalo riconosciuto quale porto di successo come Trieste abbia delle esperienze da scambiare utilmente con il porto di Shimizu, come stiamo facendo con altri porti non solo asiatici ma anche africani e mediorientali".

Il presidente dell'Autorità di sistema ha illustrato agli ospiti le caratteristiche del porto franco e le potenzialità che ne discendono dopo l'entrata in vigore dei decreti attuativi. "L'allocazione di attività giapponesi nel territorio europeo e nello specifico nei nostri punti franchi – ha detto D'Agostino – è un tema importante".

La firma della risoluzione è stata preceduta da una visita della delegazione giapponese nello scalo, della cui strategia si è detto "ammirato" il vicegovernatore Takashi Namba. Per quanto riguarda il tema enogastronomico, Namba, che era accompagnato da due importanti operatori giapponesi del settore vinicolo, ha annunciato l'intenzione di utilizzare d'ora in poi i vini e i prodotti tipici del Friuli Venezia Giulia nei ricevimenti che si terranno nella prefettura di Shizuoka.

-segue

Lo stesso vicegovernatore parteciperà domenica prossima, insieme a ciclisti giapponesi, alla Carnia Classic, manifestazione ciclistica che sancisce il gemellaggio tra il Monte Fuji e il Monte Zoncolan. A questo proposito, il sindaco di Oyama, Masahide Komiyama, ha confermato di essere venuto “qui per studiare lo Zoncolan”.

Enzo Cainero si è detto molto soddisfatto della rapidità con cui si è sviluppata la collaborazione in campo sportivo con Shizuoka. “Grazie alla fiducia personale che si è creata e alla grande collaborazione dell’ambasciata italiana a Tokyo è sorto un bellissimo rapporto”, ha detto Cainero. Tale rapporto, ha precisato, verrà rafforzato nei prossimi giorni in un contesto in cui “lo sport è un grande volano per l’economia”.

Protocollo di collaborazione tra i porti di Trieste e di Shimizu

Il Giappone movimentava sul porto giuliano circa 5.500 contenitori l'anno, due terzi dei quali sono costituiti da export italiano

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e la prefettura giapponese di Shizuoka hanno siglato un protocollo di collaborazione tra i porti di Trieste e di Shimizu che è stato negoziato per quasi un anno e favorito dalla Regione Friuli Venezia Giulia. L'accordo, sottoscritto venerdì nel Palazzo dell'ente regionale nel capoluogo friulano, è finalizzata a tre obiettivi da perseguire mediante lo scambio di esperienze: l'espansione delle relazioni economiche tra le aree del Friuli Venezia Giulia e di Shizuoka per rafforzare e sviluppare la collaborazione regionale; lo scambio di risorse e strumenti per la crescita delle operazioni portuali e delle flotte mercantili; l'espansione dell'attività dei due scali nei mercati internazionali dei servizi legati ai trasporti marittimi e nei corridoi di trasporto internazionali.

L'intesa è stata firmata dal presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino, alla presenza del vicepresidente del Friuli Venezia Giulia, Sergio Bolzonello, e di un'ampia delegazione della Prefettura giapponese guidata dal vicegovernatore Takashi Namba. La firma fa seguito alla missione in Giappone guidata nell'ottobre 2016 dallo stesso Bolzonello, caratterizzata da una fitta serie di incontri su varie direttrici. «Si colgono oggi - ha spiegato il vicepresidente della Regione - i frutti di quell'iniziativa che ha avviato relazioni molto significative tra il Friuli Venezia Giulia e la prefettura di Shizuoka in merito a logistica e infrastrutture, nello sport come fattore turistico e nell'agroalimentare. Un percorso di grande amicizia si è tradotto così in una collaborazione strategica».

Attualmente il Giappone movimentava sul porto di Trieste circa 5.500 contenitori l'anno, due terzi dei quali sono costituiti da export italiano, con una crescita nell'ultimo anno del 130%. «Per sviluppare i traffici - ha rilevato D'Agostino - riteniamo che vadano attivati rapporti con una serie di sistemi internazionali e crediamo che uno scalo riconosciuto quale porto di successo come Trieste abbia delle esperienze da scambiare utilmente con il porto di Shimizu, come stiamo facendo con altri porti non solo asiatici, ma anche africani e mediorientali».

D'Agostino ha illustrato agli ospiti le caratteristiche del porto franco e le potenzialità che ne discendono dopo l'entrata in vigore dei decreti attuativi. «L'allocazione di attività giapponesi nel territorio europeo e nello specifico nei nostri punti franchi - ha sottolineato - è un tema importante».

Informazioni Marittime

Trieste, bene container e rotabili nel semestre

Sono state 29,7 milioni le tonnellate di merci movimentate nei primi sei mesi del 2017 nel porto di Trieste, con una crescita dello 0,9% rispetto alla prima metà del 2016.

Dati particolarmente positivi nel settore delle merci varie con un traffico pari a quasi 8,2 milioni di tonnellate (+10,76%). La movimentazione dei container ha raggiunto i 296.032 teu (+21,68%) mentre il traffico di rotabili ha registrato 149.678 unità transitate (+2,14%).

“Le cifre testimoniano un porto sano e in crescita”, ha commentato il presidente dell’Authority giuliana, Zeno D’Agostino. La competitività attuale dello scalo deve molto al traffico ferroviario che permette collegamenti giornalieri e diretti su scala europea: 4.082 il numero dei treni movimentati nel primo semestre, che portano ad una variazione positiva del 16,90%, segno che gli investimenti nel settore continuano a dare ottimi frutti e costanti incrementi nei volumi di traffico.

Informare

Nel secondo trimestre del 2017 il traffico delle merci movimentato dal porto di Savona Vado è cresciuto del +5,6%

Nella prima metà dell'anno l'incremento è stato del +15,8%

Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Savona Vado ha segnato un incremento del +5,6% essendo stato pari a quasi 3,6 milioni di tonnellate rispetto a meno di 3,4 milioni di tonnellate nel periodo aprile-giugno del 2016.

L'aumento è stato generato dal rialzo dei volumi di rinfuse, con i carichi liquidi che si sono attestati a 1,8 milioni di tonnellate (+13,3%) di cui oltre 1,6 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (+6,5%), 125mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+603,4%) e 17mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+28,4%), e con quelli solidi che sono ammontati a 450mila tonnellate (+59,0%) di cui 122mila tonnellate di cereali e semi oleosi (+73,2%), 191mila tonnellate di carbone (+19,9%), 49mila tonnellate di minerali (+38,8%) e 88mila tonnellate di altre rinfuse solide (+394,1%).

Nel settore delle merci varie il traffico è calato del -12,3% a 1,3 milioni di tonnellate, di cui 58mila tonnellate di merci containerizzate (-62,0%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 20mila teu (+17,5%), 906mila tonnellate di rotabili (-57,4%), 114mila tonnellate di frutta (+85,9%), 61mila tonnellate di acciai (+2.062,7%), 31mila tonnellate di prodotti forestali (-12,6%) e 169mila tonnellate di altre merci varie (+13,1%).

Nel comparto dei passeggeri il traffico è cresciuto complessivamente del +12,5% essendo stato di 366mila persone, di cui 278mila crocieristi (+8,7%) e 81mila passeggeri dei traghetti (+18,2%).

Nel primo semestre del 2017 il porto ligure ha movimentato un totale di 7,0 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +15,8% rispetto a 6,1 milioni di tonnellate nella prima metà dello scorso anno.

Nei primi sei mesi di quest'anno le rinfuse liquide sono state pari a 3,4 milioni di tonnellate (+6,7%), di cui 3,2 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (+8,3%), 226mila tonnellate di prodotti raffinati (-6,0%) e 36mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-24,5%).

Le rinfuse secche sono ammontate a 857mila tonnellate (+51,2%), di cui 97mila tonnellate di minerali (+29,5%), 349mila tonnellate di carbone (+20,3%), 195mila tonnellate di cereali e semi oleosi (+27,8%) e 215mila tonnellate di altre rinfuse solide (+342,5%):

In crescita è risultato anche il traffico delle merci varie che è stato di 2,7 milioni di tonnellate (+19,9%), di cui 114mila tonnellate di merci in container (-53,1%) con una movimentazione di contenitori pari a 25mila teu (-17,4%), quasi 1,9 milioni di tonnellate di rotabili (+20,1%), 195mila tonnellate di frutta (+31,6%), 140mila tonnellate di acciai (+90,7%), 88mila tonnellate di prodotti forestali (+3,7%) e 300mila tonnellate di altre merci varie (+100,3%).

Nella prima metà di quest'anno i passeggeri sono stati 507mila (+2,2%), di cui 399mila crocieristi (-3,7%) e 89mila passeggeri dei traghetti (+13,1%).

Genova, il dossier Rinfuse finisce all'Avvocatura

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. A decidere le sorti del terminal Rinfuse del porto di Genova sarà l'Avvocatura dello Stato. Lo hanno stabilito i vertici dell'Authority che nei giorni scorsi si sono rivolti all'organo legale con l'obiettivo di ottenere una consulenza giuridica sul delicato dossier che riguarda una parte delle banchine genovesi.

«Contiamo di avere una risposta entro qualche settimana, in modo tale da non avere dubbi su come intervenire», spiega al *Secolo XIX/The*

MediTelegraph il segretario di Palazzo San Giorgio, Marco Sanguineri. Negli ultimi due comitati di gestione, l'Authority di Genova e Savona ha rispedito al mittente l'istanza presentata dall'imprenditore Aldo Spinelli che ha chiesto di poter utilizzare il terminal genovese per i traghetti. La domanda è stata presentata dal gruppo Spinelli che con Gianluigi Aponte (Msc) è il nuovo azionista di maggioranza dell'area, dopo l'acquisto dal gruppo Ascheri dell'80% delle quote. La concessione delle banchine riguarda però la movimentazione delle rinfuse e approvare un cambio di destinazione d'uso - secondo quanto emerso durante le riunioni del board -

non è un passaggio così automatico. «Se è possibile cambiare la destinazione d'uso è la prima domanda che abbiamo rivolto all'Avvocatura», aggiunge Sanguineri. Che prosegue: «Abbiamo anche

chiesto se la presenza di Spinelli al terminal Rinfuse può essere un problema, visto che l'operatore genovese ha già in mano un altro terminal sempre nello stesso scalo. A norma di legge, infatti, non

possono essere date due concessioni allo stesso imprenditore, se quest'ultimo opera su tutte e due le banchine con la stessa tipologia di merce. Questo caso appare comunque atipico, visto che sono coinvolte nei terminal due società differenti e Spinelli ha in mano solo una quota di minoranza del Rinfuse».

Nella situazione di caos che si è scatenata attorno al terminal ci sono da risolvere anche gli interessi di Pir (Ottolenghi) e la delicata questione che riguarda il tema del lavoro. Il gruppo di Ravenna, che controlla a Genova i depositi costieri Superba, dopo essere stato escluso dalla trattativa per acquisire parte delle quote cedute da Ascheri

sembra infatti intenzionato a non mollare la presa sulle banchine, soprattutto in caso di via libera a Spinelli e Msc da parte di Palazzo San Giorgio. Sul fronte occupazione, inoltre, l'assenza di merci sta mettendo a rischio il futuro di circa 60 lavoratori. Tra questi ci sono 35 soci della Compagnia Pietro Chiesa che saranno messi in cassa integrazione perché, come ha spiegato il console Tirreno Bianchi, non c'è «altra alternativa senza traffici».

«Prima di prendere qualunque decisione - chiude Sanguineri - aspetteremo di avere il parere dall'Avvocatura dello Stato».

www.themediatelegraph.it

Porto di Livorno, il 4 settembre si insedia il Comitato di gestione

Genova - Il Comitato è stato convocato in composizione provvisoria. Il sindaco di Livorno, infatti, pur avendo il Tar Toscana respinto la sua richiesta di sospensiva, ha reiterato la propria designazione non ritenendo di indicare un diverso componente di sua competenza.

Genova - Il Comitato è stato convocato in composizione provvisoria con i **membri designati dalla Regione Toscana, dal Comune di Piombino e dalla Direzione marittima della Toscana**. Il sindaco di Livorno, infatti, pur avendo il Tar Toscana respinto la sua richiesta di sospensiva, ha reiterato la propria designazione non ritenendo di indicare un diverso componente di sua competenza, conforme allo spirito e alla lettera della legge di riforma, così come richiesto dalla nota dell'Adsp non sospesa dal Tar.

Il ministero vigilante ha formalmente assicurato, in pendenza della decisione di merito del Tar, **circa la legittimità della costituzione del Comitato** con i componenti le cui designazioni sono state accolte e che rappresentano la maggioranza dell'organo collegiale, nonché circa la piena operatività dell'organo medesimo. A seguito del recente insediamento del Collegio dei revisori dei conti, la governance dell'AdSP può quindi considerarsi completa.

Comitato di gestione provvisorio si insedia la prossima settimana a Livorno

E' stata convocata per il 4 settembre prossimo la prima seduta del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Il Comitato è stato convocato in composizione provvisoria con i membri designati dalla Regione Toscana, dal Comune di Piombino e dalla Direzione marittima della Toscana.

LIVORNO - Il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, pur avendo il TAR Toscana respinto la sua richiesta di sospensiva, ha reiterato la propria designazione non ritenendo di indicare un diverso componente di sua competenza, conforme allo spirito e alla lettera della legge di riforma, così come richiesto dalla nota dell'Adsp non sospesa dal TAR

Il ministero vigilante ha formalmente assicurato, in pendenza della decisione di merito del TAR, circa la legittimità della costituzione del Comitato con i componenti le cui designazioni sono state accolte e che rappresentano la maggioranza dell'organo collegiale, nonché circa la piena operatività dell'organo medesimo.

A seguito del recente insediamento del Collegio dei revisori dei conti, avvenuto il 25 u.s., la governance dell'AdSP può quindi considerarsi completa.

Livorno: il 4 settembre si insedia il Comitato di Gestione dell'Adsp dell'Alto Tirreno

Livorno, 28 agosto 2017 - E' stata convocata per il 4 settembre prossimo la prima seduta del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.

Il Comitato è stato convocato in composizione provvisoria con i membri designati dalla Regione Toscana, dal Comune di Piombino e dalla Direzione marittima della Toscana.

Il Sindaco di Livorno, infatti, pur avendo il TAR Toscana respinto la sua richiesta di sospensiva, ha reiterato la propria designazione non ritenendo di indicare un diverso componente di sua competenza, conforme allo spirito e alla lettera della legge di riforma, così come richiesto dalla nota dell'Adsp non sospesa dal TAR.

Il Ministero vigilante ha formalmente assicurato, in pendenza della decisione di merito del TAR, circa la legittimità della costituzione del Comitato con i componenti le cui designazioni sono state accolte e che rappresentano la maggioranza dell'organo collegiale, nonché circa la piena operatività dell'organo medesimo.

A seguito del recente insediamento del Collegio dei revisori dei conti, avvenuto il 25 u.s., la *governance* dell'AdSP può quindi considerarsi completa.

Informare

Il 4 settembre si insedierà il Comitato di gestione dell'AdSP del Tirreno Settentrionale

L'organo è stato convocato in composizione provvisoria

Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale si riunirà per la prima volta il prossimo 4 settembre. Lo ha annunciato oggi l'ente specificando che il Comitato è stato convocato in composizione provvisoria con i membri designati dalla Regione Toscana, dal Comune di Piombino e dalla Direzione Marittima della Toscana. Il sindaco di Livorno, infatti, pur avendo il TAR Toscana respinto la sua richiesta di sospensiva, ha reiterato la propria designazione quale rappresentante del Comune in seno al Comitato di gestione, designazione che era stata bocciata dal presidente dell'AdSP, Stefano Corsini (in data del [3 maggio](#) 2017), non ritenendo di indicare, in conformità allo spirito e alla lettera della legge di riforma, e così come richiesto dalla nota dell'AdSP non sospesa dal tribunale amministrativo, un diverso componente di sua competenza.

L'Autorità di Sistema Portuale ha specificato che il Ministero vigilante ha formalmente assicurato, in pendenza della decisione di merito del TAR, circa la legittimità della costituzione del Comitato con i componenti le cui designazioni sono state accolte e che rappresentano la maggioranza dell'organo collegiale, nonché circa la piena operatività dell'organo medesimo.

L'ente ha sottolineato che pertanto, a seguito del recente insediamento del Collegio dei revisori dei conti avvenuto venerdì scorso, la governance dell'AdSP può quindi considerarsi completa.

Informazioni Marittime

Porti, bene l'Alto Tirreno nel traffico passeggeri

Il Sistema Portuale dell'Alto Tirreno consolida le sue performance alla voce "passeggeri". Nei primi sei mesi del 2017, [spiega l'Authority](#), da sottolineare in particolare i numeri di Piombino (quarto scalo in Italia nel settore), dove si è registrato un incremento dell'8,34% rispetto allo stesso periodo del 2016: nel complesso si sono registrate 1,255 milioni di presenze, che salgono a 1,870 milioni se si prendono in considerazione il periodo gennaio-luglio (su sette mesi l'incremento è stato del 6,6%). Buone notizie anche per Livorno con 981.301 presenze rispetto alle 953.631 del 2016 (+2,9%).

Informare

Nel porto di Livorno calano i container e crescono i rotabili

Nei primi sei mesi del 2017 in flessione anche i forestali e le rinfuse solide. Aumento delle rinfuse liquide

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha reso noto alcuni dati preliminari sul traffico movimentato nel primo semestre di quest'anno dal porto di Livorno. Relativamente ai container, la prima metà del 2017 si è chiusa con un totale di 382.067 teu, con una flessione del -9,7% sullo stesso periodo dell'anno scorso. La diminuzione è attribuibile sia al traffico di trasbordo, che è stato pari ad oltre 100mila teu (-21,2%), sia in misura minore al traffico dei container allo sbarco e all'imbarco sulle banchine dello scalo labronico, che è stato pari a 281mila teu (-4,8%): In quest'ultimo segmento di traffico a diminuire sono stati soprattutto i container vuoti (-13,5%), mentre più contenuta è risultata la riduzione dei container pieni (-1,8%) che - ha precisato l'ente portuale - è stata determinata esclusivamente dalla flessione registrata dal traffico allo sbarco (-7,5%), mentre i contenitori pieni all'imbarco hanno mostrato un incremento del +3,3%.

Nel comparto dei rotabili il traffico è cresciuto del +12,2% essendo stati sbarcati/imbarcati 215mila mezzi commerciali e in aumento è risultato anche il traffico di auto nuove che è stato pari a 351mila veicoli (+16,7%).

In calo (-15,5%), invece, il traffico dei prodotti forestali, settore nel quale sono state movimentate oltre 790mila tonnellate di carta, cellulosa e legname rispetto a 936mila tonnellate nella prima metà del 2016.

Nel settore delle rinfuse, i carichi liquidi, con 4,6 milioni di tonnellate, hanno registrato una crescita del +1,8%, mentre il volume di traffico delle rinfuse solide è diminuito del -5,1% scendendo a 413mila tonnellate.

Nel comparto dei passeggeri il traffico è stato di 981mila persone (+2,9%), con un incremento del +9,8% nel segmento dei traghetti con 738mila passeggeri, mentre nel segmento delle crociere è stato registrato un decremento sia nel numero di scali, con 12 navi in meno, che nel numero dei passeggeri (-13,6%).

Nei primi sei mesi del 2017 nel porto di Piombino, anch'esso gestito dall'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, sono state movimentate 2,0 milioni di tonnellate di merci (-7,6%) e più di 1,2 milioni di passeggeri (+8,3%) ([+ info](#) del [10 agosto](#) 2017).

Livorno contenitori in forte calo nel primo semestre

È questo il quadro che emerge dall'analisi dei dati statistici del 1° semestre 2017 promossa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

LIVORNO -I dati del primo semestre 2017 rilevano lo stato di buona salute del sistema portuale dell'Alto Tirreno che sul fronte dei rotabili continua a macinare risultati positivi.

Nel solo scalo labronico questo settore ha fatto registrare un aumento del 12,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Complessivamente sono stati sbarcati/imbarcati 214.846 mezzi commerciali. E ci sono state variazioni positive anche per le auto nuove: ne sono state movimentate 350.651, con un aumento considerevole del 16,7%. Se tale andamento dovesse proseguire anche nei prossimi mesi, per entrambi i settori si potrebbero registrare nuovi record di traffico.

A Piombino, tra bus turistici, automobili e veicoli commerciali, sono transitate tra gennaio e giugno 385.597 unità (bottino che sale a quota 567.928 se si prende in esame anche il mese di luglio, che ha fatto registrare 182 mila movimentazioni). In sette mesi, insomma, si è registrato un incremento del 4,5% rispetto allo stesso periodo del 2016 (+5,3% se si considera il semestre). L'Isola d'Elba ha totalizzato uno score di poco inferiore, con 516.905 veicoli movimentati tra gennaio e luglio (22 mila in più rispetto ai 494.698 dello scorso anno).

Le buone prestazioni sul fronte dei rotabili si uniscono ai numeri significativi del Sistema Portuale nel settore dei traghetti: i numeri dei primi sei mesi del 2017 confermano innanzitutto il primato acquisito da Piombino a livello nazionale, dove si è registrato un incremento dell'8,34% rispetto allo stesso periodo del 2016: nel complesso si sono registrate 1,255 mln di presenze, che salgono a 1,870 milioni se prendiamo in considerazione il periodo gennaio-luglio (su sette mesi l'incremento è stato del 6,6%).

Ma se Piombino è il quarto porto passeggeri a livello nazionale, anche Livorno si difende bene: con 981.301 presenze rispetto alle 953.631 del 2016 il settore ha fatto registrare nel primo semestre dell'anno un incremento del 2,9%. Entrando nel dettaglio, mentre i passeggeri dei traghetti hanno continuato ad affollare le banchine dello scalo livornese raggiungendo quota 738.201 unità (pari ad un aumento del 9,8% con oltre 65mila pax in più in valore assoluto), per il settore delle crociere si è registrato un decremento sia nel numero di scali (-12 navi) che nel numero dei crocieristi in transito dal porto (-13,6%).

Con riferimento al solo scalo labronico, la prima parte dell'anno si chiude con un segno meno davanti all'indicatore del traffico dei container: - 9,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Nel porto sono infatti stati movimentati 382.067 Teu, **41.245 in meno** rispetto ai volumi dei primi sei mesi del 2016. Va detto che ad incidere sulle prestazioni è stato principalmente il traffico di trasbordo, che rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente è calato del 21,2% (pari a 27.168 TEU).

Al netto dei trasbordi, il decremento nel traffico dei contenitori si riduce al 4,8%: 281 mila contenitori contro i 295 mila dell'anno passato. A diminuire sono soprattutto i container vuoti (-13,5%, 10mila in meno rispetto a gennaio-giugno 2016). Per la movimentazione dei pieni, seppur anch'essa in calo, la perdita è stata molto più contenuta, appena l'1,8%, dovuta esclusivamente dalla flessione registrata allo sbarco (-7,5%).

- segue

Per i contenitori pieni all'imbarco è stato infatti rilevato un incremento del 3,3% anche in questi primi 6 mesi del 2017, a testimonianza della buona salute del sistema produttivo che insiste sul porto.

Anche nei prodotti forestali il calo è stato significativo: con una movimentazione complessiva di oltre 790 mila tonnellate, carta, cellulosa e legname chiudono il semestre in calo del 15,5% rispetto al corrispondente periodo del 2016, quando furono totalizzate 935.719 tonnellate.

Nella prima parte dell'anno si sono infine registrati valori positivi per le rinfuse liquide (4.637.497 ton movimentate con una crescita dell'1,8% rispetto al 2016), mentre per le rinfuse solide sono state movimentate 413.348 tonnellate, con una flessione del 5,1% rispetto al periodo corrispondente.

Passando a Piombino, nei primi sette mesi del 2017 il porto ha movimentato 2,328 milioni di tonnellate di merci, con un calo del 9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Tra gennaio e luglio i porti elbani hanno invece movimentato 1,055 milioni di tonnellate di merce (+3,84%).

Notizie stampa da Civitavecchia: Macii potrebbe «migrare» a Livorno

di Renato Roffi

LIVORNO - Riguardo agli aspetti tecnico operativi - che, poi, sono quelli che maggiormente premono - e alla funzionalità di una Autorità di Sistema portuale, la figura, ma sopra tutto, la personalità e la capacità (l'onestà deve o dovrebbe darsi per scontata) del segretario generale sono assolutamente essenziali ed è per tale ragione e, forse, non soltanto che, al di là di certe ripicche, quasi bizzie infantili, che stanno caratterizzando la vita e, di conseguenza, il funzionamento dell'Authority livornese, sarebbe quanto meno opportuno, se non urgente, che il presidente desse finalmente un taglio netto anche all'infinita reiterazione di certe discusse e mal digerite proroghe che qualcuno definisce atipiche, ma che, invero, come abbiamo chiaramente spiegato su queste colonne, sono addirittura fuori dalla realtà delle cose e dei fatti. (C'è chi sussurra che il presidente dell'AdSp di Livorno non abbia le... forze per avere ragione degli immancabili ed immaginabili condizionamenti che solitamente si affollano intorno a nomine di tanta importanza (e remunerazione) e intanto, ormai da un pezzo, non ostante le smentite, tutte di maniera, apparse sulla cronaca civitavecchiese de "Il Messaggero" (di Roma) degli scorsi 24 e, specialmente, 25 Agosto, sull'orizzonte di palazzo Rosciano sembrerebbe stagliarsi sempre più netta la figura dell'attuale segretaria generale del porto di Roma, Roberta Macii. «Se davvero deciderà di migrare verso il porto toscano - scrive testualmente il giornale romano di giovedì scorso - (la Macii) chiuderà una delle parentesi amministrative più brevi per l'Ente marittimo. La sua presentazione è datata 13 Giugno scorso: visto che la sua partenza potrebbe concretarsi in Autunno, la Macii resterebbe in carica poco più di tre mesi». Sempre stando a "Il Messaggero" del 24 us, a spingere verso Livorno l'attuale segretaria del porto di Roma sarebbero... in primis il corteggiamento del presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ma non mancherebbero neppure... incomprensioni e mali di pancia verso alcune dinamiche amministrative che di seguito il cronista si attarda a descrivere, sempre in forma di ipotesi. Certamente, leggendo la stampa locale, si ha più che la sensazione che nel porto laziale emergano taluni aspetti di una situazione piuttosto tesa, elementi che andrebbero a sommarsi ad altri ereditati dalla precedente amministrazione portuale e, se da una parte, stando alle informazioni che circolano, la neo segretaria generale sarebbe oggetto di critiche in ragione della sua scarsa presenza in sede, dall'altra sembrano emergere segnali abbastanza manifesti di un certo scollamento tra la dottoressa Macii e la propria struttura tecnica, che, specialmente in questa fase avrebbe, invece, bisogno di sostegno, coesione ed indirizzi sicuri. «Il presidente dell'Adps vorrebbe una figura diversa al suo fianco, più direttamente coinvolta negli aspetti gestionali dell'Authority», scrive, ancora, "Il Messaggero" che, comunque, offre molto del suo spazio per riportare le smentite sulla ventilata partenza della Macii. Le solite notizie incontrollate dunque? I soliti maneggi che accompagnano immancabilmente ogni nomina importante? Certo, sicuramente si tratta anche di questo, ma, in tempi come i nostri, in cui ormai la comunicazione la fa da padrona in ogni infimo ganglio del vivere quotidiano, è sempre più difficile distinguere l'ipotesi dall'informazione e l'informazione dalla fola che, a sua volta, può nascere tale o può diventarlo per ragioni obiettivamente incontrollabili. Così, in questo bailamme, proprio come da copione, non poteva mancare il solito terzo incomodo o, se preferite, il guastafeste che, nel caso, si presenta con le sembianze (e con il peso di un curriculum di tutto rispetto) dell'ex segretaria generale di Piombino, l'avvocata Paola Mancuso che, a quanto ci è dato sapere, ha già formalmente presentato all'Authority livornese la propria manifestazione di interesse per la carica di segretaria generale quasi certamente scombinando i piani di chi, magari, sentiva di avere già in tasca l'agognata nomina. Una circostanza abbastanza impreveduta che avrebbe contrariato, almeno in una certa misura il pluri prorogato segretario generale della non più esistente (*ope legis*) Autorità portuale di Livorno. Dopo aver vivacemente partecipato in questi anni al dibattito sulla riforma, l'avvocata Mancuso, nella sua posizione di segretaria generale dell'Authority piombinese,

ha vissuto da protagonista molte delle fasi cruciali attraversate dal porto di Piombino negli ultimi anni e, a differenza di altri accreditati aspiranti al prestigioso incarico, si è mantenuta estranea alle discusse quanto travagliate vicende riguardanti la darsena o piattaforma Europa e Aferpi, gettando così sul tavolo, insieme ad una conoscenza profonda e completa del secondo porto che costituisce l'Adps di Livorno e delle sue propaggini elbane, anche l'ipotesi di quella (potremmo dire sana?) discontinuità di cui da diverse parti si avverte il bisogno e che completerebbe il processo di invocato rinnovamento che si è avviato - o tentato di avviare - con l'uscita di scena di Giuliano Gallanti.

TRASPORTI

DOPO LA RIFORMA DEL RIO

L'AUTORITÀ DEL LEVANTE

La designazione spetta al presidente Patroni Griffi. Ma la Città metropolitana non ha ancora un rappresentante nel Comitato portuale

Porti di Bari e Brindisi sfida per il segretario

Pronto un elenco, favoriti l'uscente Mega e la calabrese Chilà

● **BARI.** Saranno in sette (forse otto) a contendersi la poltrona di segretario generale dell'Autorità portuale del Levante, anche se nei fatti il ballottaggio sembra a due: da un lato l'uscente, l'ingegner Mario Mega, dall'altro il giovane avvocato calabrese Giovanna Chilà. Il primo gradito alla Regione, la seconda proposta dal ministero delle Infrastrutture.

La nomina del segretario generale è sfiduciaria, ma la scelta del nome di chi dovrà guidare la macchina amministrativa dei porti di Bari e Brindisi sta creando tensioni da mesi: i brindisini, dopo che alla guida dell'Autorità è stato designato il barese Ugo Patroni Griffi, chiedono una sorta di riequilibrio. Il presidente ha dunque scelto la strada più trasparente, quella della short-list: ha chiesto indicazioni agli enti locali, agli operatori, al ministero, ha raccolto i curriculum e li invierà all'Autorità anticorruzione per uno screening su eventuali cause di incompatibilità e inconferibilità. La nomina è di competenza del Comitato di gestione, che nella riforma voluta dal ministro Delrio è una sorta di «coda» del porto, ma che per l'Autorità del Levante

è ancora incompleto: manca il delegato della Città metropolitana di Bari. Per questo serviranno ancora alcune settimane.

I nomi nella short-list di Patroni Griffi, oltre a Mega e Chilà, sono i docenti universitari baresi Leonardo Damiani e Giuseppe Roberto Tomascichio, gli ingegneri brindisini Calogero Casilli e Donato Casulo, il milanese Pietro Davide Margorani, ex segretario dell'Autorità di Ravenna. Alcuni giorni fa l'associazione Opa (Operatori portuali salentini) ha chiesto di includere anche Nicola Zizzi, capo di gabinetto del Comune di Brindisi, che però rappresenta l'amministrazione Carluccio nel Comitato portuale. Patroni Griffi dovrà fare un approfondimento normativo, perché Zizzi potrebbe trovarsi a dover votare il gradimento a se stesso. Non fa invece parte della short-list il laureo Vito Mascola, già a capo dell'Autorità portuale di Brindisi a fine anni '90: sul suo nome, gradito agli ambienti del centrodestra (in primis il senatore Massimo Cacciari) c'è stato il veto dei brindisini.

Mega, salentino, segretario di missione dell'Autorità di Bari, è supportato dalla Regione (piace

in particolare, al presidente del Consiglio, Mario Letta). La Chilà, funzionario dell'Autorità di Gioia Tauro, ha ottime sponde in sede ministeriale (dove pure Mega è molto ben considerato). Il candidato del sindaco di Bari, An-

tonio Decaro, è Tomascichio, sponsorizzato dal segretario regionale Pd, Marco Lacarra. Proprio per questo sembra avere scarse possibilità, perché la Regione è intenzionata a far valere tutto il proprio peso. *ma*

LA PRESTIGIOSA IMBARCAZIONE DALLO STILE RETRÒ HA ESTASIATO I PASSANTI

Il luxury yacht di mister Tod's ormeggiato a Brindisi

● Lo skyline retrò di un altro luxury yacht è comparso ieri mattina nel porto di Brindisi: dopo l'unità da diporto dell'emiro Al-Walid bin Talal (31° uomo più ricco al mondo), ieri è stata la volta dell'«Altair» dell'imprenditore calzaturiero italiano Diego Della Valle (Tod's, Hogan etc.), ormeggiato in banchina centrale, dove in tanti sono rimasti ammirati dal fascino e dalla bellezza della prestigiosa imbarcazione.



VITA DA RICCHI Lo yacht Altair di Diego Della Valle, con vasca idromassaggio sul ponte superiore di poppa (foto M. Matala)

GLI ACCOSTI

Sette giorni fa lo yacht appartenuto a Trump



La Kingdom SKR

Solo qualche giorno fa nel porto interno è un altro mega yacht, quello del magnate saudita Al-Waleed bin Talal, meglio noto come il principe Al-Waleed, nipote del re Abdullah nonché presidente e amministratore delegato della Kingdom Holding Company. Tra i proprietari del mega yacht arrivato nello scalo brindisino c'è anche l'attuale presidente degli Stati Uniti Donald Trump, che lo comprò alla fine degli anni Ottanta per 29 milioni di dollari e lo rivendette, poco tempo dopo, a 19.



Mese di agosto da ricordare con l'arrivo di navi di lusso, tuttora in corso di tempo quella di Diego Della Valle. Segnaliamo, per l'occasione, l'arrivo del mega yacht 'Altair' che mettono in realtà la qualità della nostra struttura rispetto ad altri porti.

di Mino PICA

L'arrivo a Brindisi del mega yacht di Diego Della Valle accende nuovamente i riflettori sul porto di Brindisi. Come per il positivo momento di crescita del movimento crocieristico, questo 2017 sembra ora raccogliere i frutti anche di chi ha investito invece nel turismo di lusso, cercando di capitalizzare le potenzialità dell'infrastruttura portuale locale. E' infatti un mese di agosto particolarmente significativo per Brindisi per l'arrivo in città di queste cosiddette navi di lusso, imbarcazioni che generalmente hanno una lunghezza minima di cento piedi, con due o più livelli, e soprattutto dotati dei massimi e lussuosi comfort. L'«Altair III», del noto imprenditore toscano, è una imbarcazione lunga 59 metri, con le sue nove suite, una pista d'atterraggio per elicotteri, saloni eleganti e diverse aree relax. Nel maggio 2016, a Genova, ven-

L'estate d'oro del porto Arriva anche Della Valle

Extralusso tra nove suite e ring d'atterraggio per elicotteri

ne presentato il progetto «Yachtin' Puglia», brand nato da un'idea della Titi Shipping, con l'obiettivo di promuovere la destinazione Puglia a livello internazionale. E' un marchio che offre assistenza ed i tutor, in tutti gli scali regionali, con servizi di bunkeraggio, approdi selezionati, trasporti e non solo.

«Quello che sta accadendo a Brindisi in questi mesi - spiega Tou Titi, dello «Yachtin' Puglia» - è il frutto di un

lavoro di promozione turistica e di servizi nautici che abbiamo svolto in questi due anni. Quello di Brindisi è certamente un porto attrezzato che può offrirsi molto bene a questo tipo di mercato. E' un target importante che credo, a differenza di quanto avveniva magari anche venti anni fa, non giunge a Brindisi solo per fare scalo e subito ripartire ma arriva qui in Puglia in quanto questa è la destinazione di un viaggio, e quindi anche per re-



Lo yacht sulla banchina

stare». Per il mega yacht di Diego Della Valle in realtà non è la prima volta a Brindisi e curiosità vuole che nel 2016 approdò in città non solo nello stesso periodo, ma anche nella stessa data. L'estate brindisina, dall'arrivo del panfilo lungo 85 metri «Moonlight II» a quello di «Amadea», uno dei 40 yacht più grandi del mondo, è sembrata raccontare di una Brindisi in grado di poter puntare a questo tipo di mercato.

«Sono segnali importanti - continua Tou Titi - e questo ci fa riflettere ancora una volta sulle potenzialità importanti di questo territorio. Questi tipi di ormeggi sono possibili perché c'è la struttura, tra l'altro a differenza anche di tanti altri porti e punti in Italia. Anzi in generale c'è una carenza in questo senso: spesso si fanno progetti su progetti ma non si considera che questo tipo di imbarcazioni hanno bisogno di un particolare tipo di servizio, dalla banchina a tutti gli altri servizi di cui hanno bisogno. E' innegabile che c'è bisogno di molta organizzazione ed impegno ma crediamo che qui ci siano tutte le potenzialità per far bene». Appena una settimana fa, invece, l'ingresso nel porto di Brindisi del mega yacht «Kingdom SKR» del magnate saudita Al-Waleed bin Talal, utilizzato nel 1983 per le riprese del film «007 Mai dire mai», ed appartenuta in passato, dal 1989 al 1991, anche dall'attuale presidente statunitense Donald Trump.

Il Secolo XIX

IN PORTO LA QUOTA PIÙ CONSISTENTE DI CONTENZIOSI

Tra Tursi e terminalisti uno scontro infinito

Messina e Sech contestano da anni il calcolo dei tributi sulle aree portuali scoperte

SONO I signori del porto a tenere in piedi i maggiori contenziosi con il Comune per il pagamento dei tributi comunali. Alcuni tra i più noti terminalisti genovesi (Messina, Sech, Rinfuse e Vte sono alcuni esempi) sono in lite da anni con Tursi, soprattutto per l'occupazione delle aree portuali scoperte: secondo il Comune avrebbero dovuto pagare l'Ici-Imu anche su quelle, secondo gli imprenditori no, in quanto aree demaniali in concessione da parte dell'Autorità portuale. Addirittura ci sono contenziosi sull'Ici dovuta che si trascinano da almeno un decennio, visto che l'imposta comunale sugli immobili ha poi cambiato nome e criteri di applicazione, senza mai scomparire del tutto.

Una parte importante dei 17 milioni di euro (sanzioni incluse) che "ballano" nelle varie controversie tributarie deriva proprio da contenziosi tra il Comune e i terminalisti portuali: una conseguenza dell'estensione delle aree contese. Nel corso degli anni le numerose sentenze non hanno ancora indicato una strada univoca e così molte di quelle controversie sono finite addirittura davanti alla Corte di Cassazione. Nel 2015 la Cassazione aveva accolto il ricorso di due terminalisti triestini (Grandi Molini e Terminal Frutta) contro le richieste di pagamento da parte dei Comuni e dell'Agenzia del Territorio. Teoricamente, una circolare del 2009 delle Finanze avrebbe dovuto fare un po' di chiarezza sulla questione, ma a Genova le zone d'ombra sono rimaste. Ogni caso fa storia a sé e le cause genovesi, in gran parte, sono ancora in attesa di sentenza definitiva.

Anche sulla tassa dei rifiuti (prima Tia, poi Tares, ora Tari) si sprecano i ricorsi e i capannoni industriali ne costituiscono una buona dose.

Messina disegnata dai "Siciliani liberi"

Sonia Sabatino Raggiungere l'indipendenza economica applicando integralmente lo Statuto Siciliano è il primo obiettivo del Movimento politico "Siciliani Liberi" che ieri, a Palazzo Zanca, ha presentato il proprio candidato alla presidenza della Regione.

Si tratta dell'avvocato penalista del Foro di Palermo, Roberto La Rosa independentista dal '78 e deciso a non scendere ad alcun compromesso con i partiti italiani: «Il popolo siciliano è senza alcuna difesa perché i partiti hanno consegnato la Sicilia al Governo che da 157 anni applica qui una politica coloniale - ha dichiarato -. Noi vogliamo in primis un'autonomia finanziaria, per poter liberare dei posti di lavoro che devono venire principalmente dal privato grazie alla leva della fiscalità di vantaggio che sarà rilanciata con la Zona Economica Speciale».

Cosa propone Siciliani Liberi? «Offriamo una proposta politica radicalmente differente che restituisca la Sicilia ai siciliani. Ci presentiamo per vincere e siamo pronti a governare» ha precisato Massimo Costa, presidente del movimento.

I progetti per Messina sono stati sciorinati da Gianluca Castriciano, coordinatore provinciale del movimento: «Il nostro principio è quello di riannodare il filo con la città pre-terremoto la cui vocazione è sempre stata quella marittima. Miriamo quindi a riportare l'autorità portuale in città e al ripristino di un ente regionale per la gestione del porto franco da espandere nella zona Asi di Giammoro con la conversione dell'azienda petrolifera di Milazzo in imprese per la lavorazione dei prodotti rilanciando così anche la Fiera che diventerebbe la vetrina dei nostri lavoratori. Inoltre vogliamo aumentare i posti letto negli ospedali e realizzare un museo 3D con un percorso virtuale che permetta di vedere la nostra città prima del 1908».

Shipping. Nel 2017 partito l'ordine della francese Cma Cgm per 9 giganti del mare da 22mila teu ciascuno

Record di consegne di meganavi

Quest'anno sono entrate in attività le portacontainer più grandi

Il 2017 segna un record quanto a dimensioni di navi portacontainer in consegna; ma anche nel 2018 si prospetta l'arrivo di un alto numero di mega unità. Il che conferma come il mercato stia andando, per ora senza segni di ripensamento, verso l'utilizzo di scafi giganteschi. A rilevare il trend sono i più importanti broker ed esperti del mercato dello **shipping**.

Secondo un report della società di brokeraggio Banchemo Costa, aggiornato ad agosto, l'84% delle portacontainer in consegna entro la fine dell'anno in corso, ha una capacità di trasporto sopra gli 8mila teu (misura pari a un container da 20 piedi). Inoltre il 57% della capacità attesa nel 2017 (si tratta di navi già consegnate o in arrivo entro dicembre) consiste in unità sopra i 12mila teu. Non basta: nel 2017, si evince dallo studio, sono state messe in mare le navi più grandi mai costruite per il trasporto container. Inoltre, nei primi sette mesi dell'anno, si sono registrate le consegne di otto unità sopra i 19mila teu di capacità, quattro delle quali oltre i 20mila teu. Si tratta di tre portacontainer da 20.568 teu ciascuna, che fanno capo all'armatore Maersk (la Madrid, consegnata in aprile, la Munich, in giugno, e la Moscow, in luglio), nonché di quella che oggi è la nave portacontainer più grande del mondo: la Oocl Hong Kong, da 21.413 teu, consegnata a maggio.

Ma il 2017 è anche l'anno in cui il colosso francese dello **shipping**, Cma Cgm ha deciso di ordinare navi ancora più grandi, da 22mila teu: lo rilevano sia Drewry (società di consulenza e ricerca del settore marittimo) che la testata Lloyd's List. Quest'ultima spiega che Cma avrebbe siglato una lettera d'intenti (che dovrebbe trasformarsi in contratto entro settembre) con i cantieri cinesi Shanghai Waigaoqiao shipbuilding e Hudong-Zhonghua shipbuilding, per la costruzione di sei unità da 22mila teu con l'opzione per la realizzazione di ulteriori tre navi di quelle dimensioni.

«Il trend di realizzare navi sempre più grandi nel settore container - afferma Enrico Paglia, dell'ufficio studi di Banchemo Costa - è ormai consolidato ma nell'ultimo periodo le compagnie si stanno concentrando sulle mega unità. Il principio che guida queste scelte è sempre quello delle economie di scala. Le due rotte principali per i container sono quella dal Far East verso l'Europa, attraverso l'Oceano Indiano, Suez, il Mediterraneo ed eventualmente il Mare del Nord, e quella dal Far East

-segue

attraverso il Pacifico fino alla West coast americana».

Si tratta, prosegue Paglia, delle due rotte «più lunghe, sulle quali ci sono maggiori volumi e dove le società di navigazione sono tutte presenti con i loro servizi. Avere una nave più grande consente di avere un minor costo del trasporto. Se tutte le compagnie offrissero un servizio esattamente allo stesso prezzo, infatti, l'unico vantaggio che una potrebbe avere sarebbe il costo per teu trasportato più basso, rispetto alle altre. E quanto più la nave è grande tanto più, appunto, il costo di trasporto per singolo teu è basso».

Non è un caso, dunque, che entro la fine del 2017, «secondo le previsioni - sottolinea Paglia - saranno consegnate 20 unità sopra i 19mila teu; mentre nel 2018 ne sono previste in consegna ben 28».

Questa accelerazione nella realizzazione di una flotta di grandi navi potrebbe rallentare il ribilanciamento della domanda e dell'offerta nel settore container, che mantiene una situazione di overcapacity di stiva nonostante le rate di nolo siano, nell'ultimo periodo, risalite. «Peraltro - conclude Paglia - il più basso costo del trasporto determinato dalle grandi navi potrebbe anche stimolare una rapida crescita della movimentazione di merci containerizzate».