

# INDICE



## Dai Porti:

### Trieste:

**"...D'Agostino, Austria prossimo mercato da aprire..."** (Ansa)

### Genova:

**"...Lavoro in porto, l'indennità diventa un rebus..."** (Il secolo XIX)

### Marina di Carrara:

**"...Guardia costiera Carrara, al bando "carretta" da porti UE..."**  
(Ansa, Il Tirreno, La Nazione MS)

### Livorno:

**"...Sport Insieme Livorno premia la Port Authority..."** (Il Nautilus)

**"...24 diplomati a scuola all'interporto..."** (Il Nautilus)

**"...Vertenza Livorno incontra il procuratore ..."** (La Nazione)

**"...Sulla rotta per le isole dell'arcipelago toscano..."**  
(Corriere Marittimo)

### Piombino:

**"...Io ci metto la faccia, serve più coesione..."**(Il Tirreno)

**"...Un piano nazionale per l'acciaio con Piombino, Genova e Taranto..."** (La Nazione)

### Civitavecchia:

**"...Civitavecchia punta sul gas..."**(Il sole 24 Ore)

### Napoli:

**"...Napoli E Trieste esempi recupero dei waterfron..."**(Ansa)

### Messina:

**"...Una Zes a Messina, la proposta a Roma..."**  
(MF, Tempo Stretto, Gazzetta del Sud)

## Altre notizie di porti italiani ed esteri

### Notizie di Shipping e Logistica

### Informare

### Messaggero Marittimo

### Lloyd's List

## Porti: D'Agostino, Austria prossimo mercato da aprire

Autorità, 'Baviera ormai consolidata, ora ci serve Vienna'



(ANSA) - TRIESTE, 20 FEB - "L'Austria è il prossimo mercato di espansione del porto di Trieste; il rapporto con la Baviera si è ormai consolidato con due treni al giorno per Monaco". Lo dice il presidente d'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico orientale Zeno D'Agostino a margine del convegno "Rigenerazione dei waterfront portuali: Trieste e Napoli, esperienze a confronto" organizzato dall'International propeller club. "Con la Baviera il rapporto si consolida sempre di più - spiega D'Agostino - Abbiamo due treni al giorno per Monaco e due settimanali per Ulm e per un'altra destinazione nei pressi di Monaco". Se il legame con il Land tedesco è stabile, l'Austria va vista come area di espansione: "Un mercato fondamentale che in passato è stato in parte sottovalutato. L'evento in cui un mese fa abbiamo presentato il nostro porto a Vienna ha avuto grandissima importanza. Ci aspettavano 250 operatori locali e con loro abbiamo iniziato a intavolare rapporti". Non solo: "Anche i nostri operatori hanno iniziato a lavorare con i loro omologhi, il che è forse ancora più rilevante". Le due aree, Baviera e Austria, serbano comunque ulteriori spazi di espansione: "Sono mercati nei cui confronti non abbiamo problemi di capacità ferroviaria. Nel caso della Baviera non sentiamo nemmeno una forte competizione con il porto sloveno di Koper. Si sente invece in Austria, territorio su cui gli sloveni hanno lavorato bene in questi anni".

LA CGIL: «BASTEREBBE UNA NOTA DEL MINISTERO». MA IN **AUTHORITY** NON È ANCORA OPERATIVO IL BOARD

## Lavoro in porto, l'indennità diventa un rebus

La fusione Genova-Savona complica anche la richiesta degli assegni di mancato avviamento

### IL RETROSCENA

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Il lavoro in porto resta ancorato alle regole della vecchia legge 84/94. Perché il tema delle compagnie che operano in banchina non è stato toccato dalla riforma voluta dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio. Riforma che ora, secondo fonti vicine al dossier, sta creando qualche grattacapo all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che raggruppa Genova e Savona.

Al centro dell'ultima impasse burocratica sarebbe finita la richiesta per l'Ima (indennità di mancato avviamento), che viene concessa - secondo l'art. 17 della legge 84/94 - a chi offre lavoro portuale temporaneo: a Genova ai camalli della Culmv, a Savona a quelli della Pippo Rebagliati. L'Ima, una sorta di "cassa integrazione" per il dipendente, è pari ad un ventiseicesimo del trattamento massimo mensile di

integrazione salariale straordinaria per ogni giornata di mancato avviamento al lavoro. L'indennità è riconosciuta «per un numero di giornate di mancato avviamento al lavoro pari alla differenza tra il numero massimo di ventisei giornate mensili erogabili e il numero delle giornate effettivamente lavorate in ciascun mese». La domanda perché le compagnie portuali ottengano l'Ima - che viene poi concessa dall'Inps - viene inoltrata dalle singole Autorità portuali direttamente al ministero dei Trasporti. La vecchia legge portuale - messa da parte ma ancora operativa sul fronte del lavoro - autorizza l'erogazione delle prestazioni «da parte di una impresa». Una e non due, ma oggi **l'Authority** del Mar Ligure Occidentale si trova ad avere domande per l'Ima che riguardano due compagnie regolate dall'art. 17, che sono appunto la Culmv e la Rebagliati.

Da qui una nuova matassa burocratica che, secondo quanto trapela dal mondo dei moli, starebbe impensierendo non poco gli uffici **dell'Authority**.

**thority.** Il dubbio sarebbe quello se proseguire comunque con le pratiche trasmettendo due differenti domande per la richiesta dell'Ima al ministero dei Trasporti, oppure attendere che da Roma venga fatta chiarezza per il caso di Genova-Savona. Per Davide Maresca, avvocato dello Studio legale Maresca & Partners, la questione prevede «uno sforzo interpretativo che va oltre il mero significato letterale della norma, visto che tutte e due le compagnie hanno diritto di accedere all'Ima». «Per risolvere questa impasse - spiega Claudio Schivo, segretario Filt Cgil Savona - basterebbe una nota del ministero. E poi che venisse nominato il board di Palazzo San Giorgio, in modo tale che **l'Authority** abbia una struttura operativa completa». «I lavoratori **dell'Authority portuale** hanno tutta la mia comprensione - dice Ettore Torzetti, segretario ligure della Fit Cisl - perché hanno da risolvere casi di questo tipo in una situazione di totale confusione dell'ente».

www.themeditelegrepa.it

© BY N. N. D. ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Un camallo al lavoro nel porto di Genova

PAMBIANCHI

## Guardia costiera Carrara, al bando 'carretta' da porti Ue

Nave 'Rina' con bandiera Togo sotto standard sicurezza



(ANSA) - CARRARA (MASSA CARRARA), 20 FEB - La Guardia costiera di Marina di Carrara ha fermato e bandito da tutti i porti dell'Unione europea la nave mercantile "Rina" battente bandiera togolese. La nave è tra quelle definite "sub-standard" e cioè insicure da tutti i punti di vista. Il personale del Nucleo Ispettivo Port State Control della Capitaneria di Porto apuana ha bandito la nave da tutti i paesi aderenti al così detto Memorandum di Parigi (Ue più Russia e Canada).

Prima del provvedimento la nave è rimasta ferma nel porto di Marina di Carrara per giorni. Il bando della nave fa seguito ad una ispezione da parte della Guardia Costiera che ha comportato il fermo della nave perché si è dimostrata "non rispondente ai requisiti minimi imposti dalle Convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione, di condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi imbarcati e di protezione dell'ambiente marino dagli inquinamenti". Ben 39 le irregolarità riscontrate, di cui 24 sono motivo di fermo nave, circa i sistemi attivi e passivi di prevenzione degli incendi a bordo, gestione della security "assolutamente insufficiente", la certificazione dell'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro a bordo, dotazioni di sicurezza di bordo e di navigazione. L'ispezione ha, fra l'altro, evidenziato la presenza di contratti per alcuni marittimi presenti a bordo della nave con paghe nettamente inferiori ai minimi salariali stabiliti dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro (Oil) (300 dollari al mese), scarsità nella quantità e qualità dei viveri di bordo, condizioni di abitabilità e igiene molto scadenti.

# Marinai sottopagati, nave via dal porto

Ispezione della capitaneria di Marina scopre ben 39 irregolarità. Per tre mesi non potrà attraccare nei porti europei

DI CARRARA

Tre fermi in 24 mesi nei porti europei. Un curriculum di tutto rispetto. E quando gli uomini della capitaneria di Marina di Carrara per il controllo, hanno trovato persino delle cabine fatiscenti, senza acqua e in condizioni pessime. E perciò per la nave "Rina", che batte bandiera congolese, è stato disposto il fermo prima e poi è stata bandita da tutti i porti dell'Unione Europea.

Si tratta di un altro capitolo della lotta alle navi cosiddette "sub-standard", quelle cioè insicure sotto tutti i punti di vista. Prima del provvedimento di espulsione, la nave è rimasta ferma nel porto di Marina di Carrara ben 17 giorni.

Il bando della nave, arriva infatti dopo l'ispezione dello scorso 31 gennaio, che ha comportato il fermo della nave per

ché si è dimostrata non rispondente ai requisiti minimi imposti dalle Convenzioni Internazionali in materia di sicurezza della navigazione, di condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi imbarcati e di protezione dell'ambiente marino dagli inquinamenti.

La visita, basata su controlli tecnici, operativi e documentali, si è svolta nell'ambito dell'ordinaria attività di verifica imposta dalla normativa internazionale sul naviglio commerciale straniero che scala i porti europei. Sulla nave sono state riscontrate ben trentanove irregolarità riscontrate, di cui ventiquattro motivo di fermo nave. Tra le mancanze rilevate dagli ufficiali della capitaneria di Marina l'assenza dei sistemi attivi e passivi di prevenzione degli incendi a bordo, gestione della security assolutamente insufficiente, la certificazione dell'equipaggio, le condizioni

di vita e di lavoro a bordo, dotazioni di sicurezza di bordo e di navigazione, il sistema di gestione di sicurezza di bordo (Safety Management System), il livello di addestramento dell'equipaggio, nonché in materia di gestione dei rifiuti a bordo della nave.

Scartabellando tra i documenti si è anche scoperto che per alcuni marittimi presenti a bordo della nave non venivano rispettate le paghe minime salariali stabiliti dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro, con stipendi di meno di 300 dollari al mese, scarsità nella quantità e qualità dei viveri di bordo, condizioni di abitabilità e igiene molto scadenti.

Di queste carenze è stato anche informato l'I.T.F. (International Transport Workers Federation, organizzazione sindacale internazionale a tutela del lavoro marittimo), in parti-

colare l'ufficio di Livorno.

L'unità, del tipo General Cargo, era stata costruita nel 1985, ed è giunta nel porto di Marina di Carrara, per imbarcare lapidei.

Questo tipo di provvedimento di bando è obbligatorio per le navi come la "Rina" che battono una bandiera inserita nella cosiddetta black list, qualora già detenute per due volte nei precedenti 24 mesi (totale tre fermi in due anni).

Al mercantile, con tale atto, è stato precluso qualsiasi possibilità di accosto nei porti dei Paesi dell'Unione Europea per un periodo di tre mesi.

La nave "Rina" si aggiunge alle altre 24 fermate negli ultimi cinque anni dalla Capitaneria di Porto di Marina di Carrara, che ha poi emesso ben otto provvedimenti di bando da tutti i porti della UE, per altrettante navi, ponendosi ai vertici della classifica europea, per questo tipo di azioni.



La nave fermata e poi bandita dopo le ispezioni della Capitaneria di Marina di Carrara

## I FATTI DI CRONACA

### ALTRI 24 MERCANTILI BLOCCATI

LA NAVE "RINA" SI AGGIUNGE ALLE ALTRE 24 FERMATE NEGLI ULTIMI 5 ANNI DALLA CAPITANERIA DI MARINA DI CARRARA, CHE HA POI EMESSO BEN OTTO PROVVEDIMENTI DI BANDO DA TUTTI I PORTI DELLA UE

# Nave togolese bloccata in porto Guerra alle carrette: aveva 39 illeciti

*La Capitaneria ha trovato a bordo una situazione drammatica*

LA GUARDIA costiera di Marina di Carrara ha fermato e bandito da tutti i porti dell'Unione europea la nave mercantile «Rina» battente bandiera togolese. La nave è tra quelle definite «sub-standard» e cioè insicure da tutti i punti di vista. Il personale del Nucleo Ispettivo Port State Control della Capitaneria di Porto apuano ha bandito la nave da tutti i paesi aderenti al così detto Memorandum di Parigi (Uc più Russia e Canada). Prima del provvedimento la nave è rimasta ferma nel porto di Marina di Carrara per giorni. Il bando della nave fa seguito ad una ispezione da parte della Guardia Costiera che ha comportato il fermo della nave perché si è dimostrata «non rispondente ai requisiti minimi imposti dalle Convenzioni internazionali in materia di sicurezza della navigazione, di condizioni di vita e di lavoro degli equipaggi imbarcati e di protezione dell'ambiente marino dagli inquinamenti». Ben 39 le irregolarità riscontrate, di cui 24 sono motivo di fermo nave, circa i sistemi attivi e passivi di prevenzione degli incendi a bordo, gestione della security «assolutamente insufficiente», la certificazione dell'equipaggio, le condizioni di vita e di lavoro a bordo, dotazioni di sicurezza di bordo e di navigazione. L'ispezione ha, fra l'altro, evidenziato la presenza di contratti per alcuni marittimi presenti a bordo della nave con paghe nettamente inferiori ai minimi salariali stabiliti dall'Organizzazione

Internazionale del Lavoro (Oil) (300 dollari al mese), scarsità nella quantità e qualità dei viveri di bordo, condizioni di abitabilità e igiene molto scadenti. Le attività di controllo sul naviglio battente bandiera estera, si inquadra nelle ispezioni previste dal Memorandum di Parigi del 1982 per una certa percentuale di navi che giungono ai porti nazionali dei Governi contraenti, da cui l'acronimo PSC, Port State Control, «Controllo dello Stato del porto di approdo». Le ispezioni continueranno anche nell'anno appena cominciato e non ci sarà nessuna esitazione, nel fermare tutte quelle navi insicure che vengono utilizzate ancora troppo spesso - e solo per risparmiare - da armatori e noleggiatori senza scrupoli e che si rivelano, poi, del tutto non rispondenti alle normative internazionali rappresentando, quindi, una reale minaccia per la sicurezza del proprio equipaggio, per la sicurezza della navigazione e per la protezione e la salvaguardia dell'ambiente marino.



**Irregolarità  
spaventose**

**Ben 39 le irregolarità riscontrate, di cui 24 sono motivo di fermo nave, circa i sistemi attivi e passivi di prevenzione degli incendi a bordo**

### UN PERICOLO

Era una «sub standard», cioè praticamente insicura sotto tutti i punti di vista

### CONTROLLI A TAPPETO

Le ispezioni continueranno per l'intero anno senza mai interruzione



**IN AZIONE** La motovedetta della Guardia Costiera

# Il Nautilus

---

## Sport Insieme Livorno premia la Port Authority



LIVORNO – Un riconoscimento per aver contribuito ad abbattere alcune delle numerose barriere architettoniche che si trovano in porto e per aver reso il mare accessibile anche da parte di chi è disabile. L'attestato lo ha consegnato stamani al commissario Gallanti il presidente della Società Sport Insieme Livorno (SIL), Claudio Rigolo.

“L'Autorità Portuale è entrata a far parte delle Aziende amiche della SIL perché ha sempre sostenuto e accolto con entusiasmo tutti i progetti sociali dell'associazione”, ha detto Rigolo ricordando il varo di Primo Pensiero, la barca per disabili inaugurata nel 2015 per la quale l'Autorità Portuale aveva concesso sei metri lineari di banchina in prossimità di largo Tito-Neri, installando a parete della stessa un pontile galleggiante.

Per il numero uno di Sport Insieme Livorno si tratta solo di un primo importante gradino per rendere il mare veramente accessibile a tutti: “Contiamo molto sul sostegno della futura Autorità di Sistema per realizzare anche in altri porti progetti simili a quelli sviluppati qui a Livorno – ha aggiunto – penso a Capraia, Porto Ferraio o a Rio Marina: sogniamo l'accesso libero in mare senza barriere su tutto l'arcipelago Toscano”.

“L'ho sempre sostenuto – ha dichiarato Gallanti ringraziando il presidente di SIL per il riconoscimento – oltre a gestire le aree demaniali, l'Autorità Portuale ha anche il compito di svolgere una funzione sociale, di aprirsi alla città in modo sempre maggiore e questo è stato un impegno che ho voluto assumermi fin dall'inizio del mio mandato”.

# Il Nautilus

---

## Porto di Livorno: 24 diplomati a scuola all'Interporto



LIVORNO – 240 ore tra laboratori e lezioni teoriche e una prospettiva, andare a lavorare di qui a tre anni per una importante impresa in ambito portuale e logistico: ad appena tre mesi di distanza dall'avviamento, il corso di diploma di istruzione Tecnica Superiore LIST- Logistic Infrastructure's Senior Technician -, finanziato dal POR FSE 2014-2020 e inserito nell'ambito di GiovaniSi, il progetto della Regione Toscana per l'autonomia dei giovani, sta già dando i primi frutti.

I 24 ragazzi che, superando la selezione di accesso, hanno aderito all'iniziativa promossa dalla Fondazione ISYL (Italian SuperYacht Life) sono già arrivati ad elaborare le prime strategie di marketing finalizzate a specifici ambiti di intervento, come lo stoccaggio delle merci.

Non è un caso che le lezioni siano state organizzate proprio presso le aule dell'Interporto Vespucci, dove da novembre scorso sono praticamente di casa i 24 studenti provenienti da ogni parte della Toscana, metà dei quali da Livorno. "Abbiamo sostenuto la Fondazione ISYL fin dall'inizio – ha detto l'ad dell'Interporto, Bino Fucleri – riteniamo che oggi ci siano tutte le condizioni per fare del Vespucci una piattaforma basata su vere logiche intermodali, in grado cioè di offrire servizi ad alto valore aggiunto: dai fast corridor, alle aree temporanee di custodia, sino alle pratiche doganali direttamente svolte all'Interporto e al progetto del cosiddetto porto lungo. Ci stiamo attrezzando per ospitare attività connesse all'attività logistica e in questo campo c'è e ci sarà viepiù bisogno di personale preparato e altamente specializzato".

Insomma, i ragazzi fanno bene a scommettere sulla logistica, ne è convinto anche il preside dell'ITTL Cappelini, Riccardo Borraccini, che ha direttamente predisposto l'organizzazione didattica del LIST. "Il corso – ha dichiarato – è strutturato in modo tale da consentire ai giovani di acquisire competenze e professionalità concrete nell'ambito della logistica, competenze che potranno tornare utili alle aziende del settore: sono previste 2000 ore didattiche, di cui 800 di tirocinio presso alcune delle più importanti imprese che operano in ambito portuale e interportuale".

"La formazione rappresenta sempre di più una leva importante per il futuro dei giovani e dei territori – ha detto l'assessore regionale all'Istruzione, Cristina Grieco – la Regione Toscana sta investendo infatti in maniera significativa in questo settore, attraverso gli ITS, allo scopo di offrire opportunità concrete di occupabilità e sviluppo".

**IL CASO BACINI** RICEVUTI A PALAZZO DI GIUSTIZIA

## Vertenza Livorno incontra il procuratore



- LIVORNO -

**LA VICENDA** dei bacini ieri ha varcato la soglia della Procura della Repubblica dove una delegazione del coordinamento «Vertenza Livorno» ha incontrato il procuratore capo Ettore Greco Squillace. «Vertenza Livorno» da mesi è impegnata in un pressing a tutto campo sulle istituzioni per cercare di dare visibilità alla vicenda dei bacini di carenaggio, da anni bloccati e fuori uso, l'ultimo dei quali il bacino galleggiante «Mediterraneo». È sotto sequestro dall'agosto 2015 dopo un incidente che costò la vita ad un marittimo della nave oceanografica «Urani» che era al suo interno per modifiche allo scafo. «Ringra-

ziamo il procuratore capo per per la sua cortesia e chiarezza. Siamo stati informati dello stato della procedura di sequestro del bacino galleggiante ed abbiamo avuto l'impressione che la Procura sia prossima a chiudere al più presto l'indagine al termine di una fase complicata da diversi fattori tecnici, normativi e burocratici che hanno allungato i tempi» ha commentato Giacomo Polese, Marco Nesi, Annarita D'Amore, Sergio Landi alla fine dell'incontro. «Con il dissequestro si sbloccherà la gara per i bacini - hanno sottolineato - e Vertenza Livorno ha fatto uscire la questione dei bacini, della gara e delle riparazioni dalle nebbie che avvolgono tutto in questa città».

## Sulla rotta per le isole dell'arcipelago toscano

**LIVORNO** Mentre sulle rotte delle maggiori isole del Mediterraneo si disputa la competizione per le Autostrade del mare, nel mar Tirreno sulle rotte dell'arcipelago toscano, principalmente per l'Elba, si confronta il mercato dell'offerta di trasporto marittimo dove Toremar - Toscana Regionale Marittima S.p.A.- è la Compagnia di navigazione di riferimento. Toremar nasce nel 1975 e dopo aver fatto parte del gruppo Tirrenia, storica società pubblica, viene ceduta alla Regione Toscana nel 2009 che a sua volta, nel 2011, ha dato inizio alla procedura di privatizzazione per la quale è risultata aggiudicatrice la Moby SpA.

Per avere dettagli dell'acquisizione e conoscere le caratteristiche di questo mercato ne parliamo con **Matteo Savelli, amministratore delegato e presidente della Compagnia dal 2016**, dopo esserne stato direttore generale.

*“La gara pubblica, per la privatizzazione di Toremar, aveva un doppio oggetto ossia la cessione delle quote e l'affidamento del trasporto pubblico locale per 12 anni. L'iter della privatizzazione si è concluso il 2 gennaio 2012: Moby SpA ne è diventata proprietaria ed ha siglato con la Regione Toscana il -Contratto per l'affidamento dei servizi pubblici di cabotaggio marittimo di collegamento con le Isole dell'Arcipelago Toscano- che scadrà il 31 dicembre 2023”.*

**Quali sono stati gli investimenti del nuovo azionista?:** *“Il gruppo Moby si è mosso in due direzioni: ammodernamento della flotta e stabilizzazione del personale”*

**Quale è la composizione della vostra flotta?:** *“L'ammodernamento della flotta è iniziato pochi mesi dopo l'acquisizione, precisamente nel giugno 2012 con la motonave Oglasa, il programma di refitting di tutte le unità di proprietà che si è concluso nel 2015 con le motonavi Marmorica e Bellini. La trasformazione delle navi ha interessato sia la parte relativa ai motori – cambio generatori, introduzione dei sistemi integrati*

## - segue

---

*elettronici di controllo di allarmi, rinnovo delle leve di comando - sia quella relativa alla zona passeggeri. Le altre navi soggette a refitting sono state il Liburna e l'Aethalia rinominata Stelio Montomoli in onore del Presidente che recentemente ci ha lasciato. Nel rispetto dei vincoli del contratto sono state noleggiate la Giuseppe Rum per l'isola del Giglio e la Rio Marina Bella per l'Elba. Infine, ad agosto 2016, è entrato in linea un nuovo mezzo veloce adibito al solo trasporto passeggeri, lo Schiopparello Jet, che compie la corsa Piombino-Cavo-Portoferraio in 20 minuti per tratta. Toremar oggi si può definire la prima Smart Fleet del mondo: tutte le navi sono dotate di collegamento wifi per la durata della traversata, un angolo social ed una charge station per ricaricare telefonini e tablet.*

**Quante persone lavorano in Toremar?:** *"Moby, nel 2012, appena assunto il controllo della Compagnia, ha regolarizzato 89 lavoratori garantendo loro la continuità del rapporto di lavoro (CRL), risolvendo 43 cause preesistenti; allo stesso tempo ha assunto 45 marittimi più 3 amministrativi, aumentato il proprio organico portandolo ad un totale di 206 marittimi e 23 amministrativi, tutti assunti a tempo indeterminato, e costruito un rapporto di fiducia con comandanti, marittimi e il personale amministrativo senza cui le navi non viaggiano. Nella stagione estiva, inoltre assume stagionalmente circa 40 marittimi per il regolare svolgimento delle attività".*

**Come va il mercato nel vostro settore, avete avvertito le flessioni del turismo?** *"La crisi ha cambiato profondamente il mercato turistico soprattutto dell'Isola d'Elba, considerata il cuore dell'attività di Toremar dove si concentra la quasi totalità del trasportato, senza tralasciare le altre isole dell'arcipelago toscano, Capraia in testa essendo Toremar l'unico vettore presente tutto l'anno. Nonostante ciò, per quanto ci riguarda, abbiamo avvertito una piccolissima ripresa dell'attività già a partire dal 2015, crescita che è proseguita anche lo scorso anno".*

**Il contratto con la Regione in cosa consiste esattamente?:** *"Toremar ha stipulato con la Regione Toscana un contratto di trasporto pubblico locale per garantire la continuità territoriale con tutte le isole dell'arcipelago. Nello specifico raggiungiamo tutti i giorni*

## - segue

---

*l'Elba, Capraia ed il Giglio, mentre una volta a settimana approdiamo, da Rio Marina a Pianosa e due volte Giannutri in subappalto. Il contributo che riceviamo viene erogato in base al numero delle miglia effettuate ed al rispetto degli alti standard imposti dalla Regione”.*

**Nei collegamenti con le isole minori sarà sicuramente più difficile riempire le corse durante tutto l'anno?:** *“Toremar, ribadiamo, è presente tutto l'anno per garantire la continuità territoriale ai cittadini abitanti in zone disagiate. Soprattutto nelle isole minori quali Giglio e Capraia, durante il periodo invernale offre giornalmente tre corse andata e ritorno dal Giglio a Porto Santo Stefano ed una andata e ritorno da Livorno a Capraia. Queste diventano una e mezzo il mercoledì ed il giovedì quando la nave pernotta sull'isola con lo scopo di permettere, a coloro che hanno necessità di recarsi sulla terraferma per esigenze quotidiane quali una visita medica o reperire generi alimentari, di partire e rientrare in giornata con la corsa delle ore 13.00 da Livorno. Durante l'estate il numero delle corse viene incrementato sino a due al giorno nei fine settimana. Il nostro servizio è rivolto non solo alle persone ma, tramite il traffico commerciale, anche alle ditte che devono recarsi sull'isola per lavoro; mi riferisco per esempio alla manutenzione di strutture alberghiere, al trasporto di generi tramite camion per l'allevamento ittico etc”.*

**La concorrenza per l'isola d'Elba è molto agguerrita?:** *“Sì. Oltre alla Toremar e naturalmente Moby, sul canale di Piombino operano altri due vettori Corsica Ferries e Blu Navy. Con Moby abbiamo accordi commerciali, quali ad esempio la formula “parti prima” che permette, a chi ha acquistato un biglietto di una delle due compagnie, di viaggiare indifferentemente sulle navi Moby o Toremar nell'orario antecedente a quello prenotato salvo disponibilità. Insieme nel periodo estivo da e per l'Elba raggiungiamo circa 100 partenze al giorno. Corsica Ferries svolge un servizio con un mezzo veloce, anche per le auto, da giugno a settembre. Blu Navy svolge la sua attività dal 2010; nell'azionariato di questa compagnia è presente l'associazione albergatori elbani che le garantisce, vuoto per pieno, circa 3 milioni di euro all'anno”.*

## - segue

---

**Che differenza c'è tra il prodotto Toremar e quello Moby dal punto di vista del passeggero?:** *“Non c'è nessuna differenza sono day ferries adibiti al trasporto passeggeri ed auto e non hanno cabine”.*

**Ma anche le tariffe sono le stesse?:** *“Le tariffe promosse da Toremar sono bloccate in virtù di un contratto di servizio blindato, con moltissimi requisiti da rispettare, quali l'operativo, gli orari e la qualità”.*

**Obiettivi futuri?:** *“Affermare sempre più il servizio che abbiamo l'onore di svolgere e continuare a migliorare il nostro standard”.*

L'INTERVISTA >> PARLA IL SINDACO

## «Io ci metto la faccia, serve più coesione»

Giuliani sulla città e sull'acciaio: non è più la stagione dei personalismi. Tutti dobbiamo assumerci le responsabilità

di **Guido Florini**  
PIOMBINO

Non resterà da solo con il cerlino in mano, Massimo Giuliani.

A uno a uno, nel suo partito, si stanno sfilando tutti, come se la crisi della fabbrica non avesse radici antiche e fosse roba solo degli ultimi due anni e mezzo. Invece, lo dice chiaro, l'amministrazione straordinaria, il commissariamento, anche lo spegnimento dell'altoforno, sono avvenuti prima che lui diventasse sindaco e l'attuale Amministrazione ha lavorato per la ripartenza, portando un progetto che è stato condiviso da tutti e un imprenditore autentico.

Poi il "piano A" è adesso in piena crisi e si inizia a pensare a un difficilissimo "piano B", ma il Comune quanto poteva l'ha fatto per facilitare l'investimento.

«Non è più la stagione dei personalismi - dice con chiarezza - ora è il momento in cui tutti, nessuno escluso, dobbiamo assumerci le nostre responsabilità. Il momento è delicato e impone una coesione diversa, prima di tutto nel mio partito e poi fra istituzioni. Quando sono arrivato ho dovuto lavorare per ricostruire rapporti molto deteriorati sia con la Regione che con alcuni ministeri. E anche i rapporti con il tessuto sociale della città e con i sindacati ora sono buoni».

Certo è che, mentre in tanti prendono strade diverse, il sindaco, in quanto tale, la strada non può cambiarla. E deve metterci la faccia 24 ore su 24.

«Io non ho problemi a metterci la faccia. Non mi mancano certo gli attributi per scendere in piazza. Però faccio mia una frase di qualche giorno fa della Bellanova, che diceva

«non si può continuare ad andare in piazza e non sapere se ci dobbiamo difendere da Grillo o dai compagni di partito». In questo momento il fronte deve essere il più compatto possibile. Capisco che qualcuno debba riposizionarsi politicamente, in particolare contro Enrico Rossi, ma non si può per questo disconoscere il lavoro fatto dalla mia Amministrazione».

Ma il progetto Aferpi è ancora credibile? E iniziate a pensare a un piano B?

«Credo che sia il Governo ad avere gli strumenti per dirci se il progetto di Rehrah è ancora credibile. Il tempo ormai è davvero poco. L'imprenditore è autentico, ma ha avuto dei problemi e il piano iniziale ha subito dei cambiamenti. A mio avviso perché sia ancora attuabile deve rispondere a tre cose: il tipo di sviluppo per il territorio, la componente occupazionale, la tenuta sociale».

Ma se saltasse che Piombino vede?

«È chiaro che andrebbero cercate alternative e non ne vedo molte in giro, anche se qui abbiamo le competenze per fare il miglior acciaio del mondo. Sento parlare di ipotesi Jindal, ma loro per ora sono in corsa su Taranto e non vedo molte possibilità di collaborazione. Anche perché manca un piano nazionale per il rilancio della siderurgia, che veda le cose in un contesto più ampio. Questo è mancato al Governo Renzi, anche se devo riconoscere che è stato un esecutivo che le questioni le ha affrontate in modo serio. Insomma, servirebbe un salto di qualità».

Ma i tempi?

«I tempi sono vicini a scadere. Ma è chiaro che se dovessimo pensare a un "piano B" il Governo dovrebbe farsi carico

del periodo di transizione. Lo Stato non potrà certo gestire la fabbrica direttamente, quel periodo è superato, ma dovrà preoccuparsi della protezione sociale del territorio e della protezione dello sviluppo».

La siderurgia è decisiva per Piombino. Ma intanto altri settori stanno facendo passi importanti, il porto su tutti.

«Il porto è il motore del rilancio economico e devo dire che, in questo caso, la Regione ci ha visto bene, investendo risorse ingenti. Già in estate dovrebbe partire l'attività di Piombino Industrie Marittime per il *refitting* e lo *ship recycling*. E fra poco arriveranno i cassoni della Concordia, saranno smantellati qui. Fra l'altro l'attività cantieristica sarà anche nel porto della Chiusa, l'altro progetto che stiamo portando avanti. A fine maggio ci sarà la conferenza dei servizi definitiva. Oltre al porto sarà un punto di riferimento per molte attività che hanno sbocco al mare, come l'orticoltura».

E General Electric?

«Il progetto è stato riconfermato di recente sia da Jeff Immelt che da Massimo Messeri. La multinazionale vede la Toscana come porta per l'Europa, qui ci sarà un polo di altissimo livello tecnologico, si faranno turbine a gas, un'attività che non contrasta con quella che loro hanno ad Avenza. Credo che partiranno nel 2018. Però le manifestazioni di interesse per il nostro porto sono moltissime. Ci sono imprenditori indonesiani interessati ad aree di sboccaggio per olii industriali, ci sono Solmine e Tioxide, anche la Magona ha un progetto per la logistica».

L'Autorità portuale avrà presto un nuovo volto.

«Fra poco arriverà il nuovo presidente Stefano Corsini, parlerò con lui per chiedergli continuità sul nostro porto. A

mio avviso sarà importante la sinergia fra Livorno, Piombino e anche Elba, ci sono attività complementari fra loro che vanno valorizzate».

Manca ancora la strada, però.

«Ora ci siamo. Ad aprile il progetto va al Cipe. In questi giorni i tecnici Anas stanno facendo gli ultimi rilievi».

Veniamo al turismo. Altro settore che può essere decisivo per Piombino. Alcune attività stanno investendo, altre sono in arrivo.

«A livello urbanistico stiamo lavorando per facilitare gli investimenti e alcuni progetti sono già pronti. Stiamo rinnovando il piano particolareggiato della Costa Est, mentre per il camping Sant'Albinia siamo vicini alla cessione. Però, per questo settore, dobbiamo tornare a politiche sovramunicipali, perché tutta la Val di Cornia deve lavorare insieme: il turismo non è solo ombrellone, deve tenere insieme un territorio che ha un'offerta variegata».

E la centrale Enel? Il progetto a che punto è?

«Ho parlato con Carlo Tamburi (direttore Country Italia di Enel, ndr) di recente. Stanno chiudendo l'accordo per le bonifiche. Intanto la società interessata all'investimento ha comprato dal Demanio Tor del Sale, segno evidente che l'interesse c'è».

Altra attività importante è quella legata ai rifiuti industriali. Rimateria è una realtà.

«Quando sono stato eletto Asiù aveva debiti pesanti, un bel buco da ripianare. Ci siamo rimbeccati le maniche e, adesso, c'è un progetto che produce utili e, pian piano, risolverà la situazione. Inoltre porterà lavoro, non mi pare una cosa da poco».

Twitter @gufiorini  
ESPRESSO ONLINE

“  
Corsa contro  
il tempo

«Bisogna intervenire  
prima del 1 luglio 2017  
prima che l'assegnazione  
diventi definitiva»

## «Un piano nazionale per l'acciaio con Piombino, Genova e Taranto»

Di Maio mette a punto la proposta M5S: «Rebrab non più credibile»

**PIOMBINO -**  
UN PIANO nazionale per la siderurgia in cui rientri anche Piombino. La proposta è ancora da mettere a punto, ma è questa l'idea del Movimento Cinque Stelle per affrontare i problemi del settore. Ne ha parlato ieri il vicepresidente della Camera (ed uno dei leader di maggiore importanza dei 5 Stelle) Luigi Di Maio incontrando i consiglieri comunali di Piombino, Campiglia ed esponenti del territorio nella sala del Perticale. L'incontro è avvenuto nella tarda mattinata: Di Maio di rientro dall'Elba, si è fermato con i rappresentanti locali del movimento per parlare della crisi Aferpi. Secondo i vertici nazionali dei Cinque Stelle ormai il progetto presentato dall'imprenditore algerino Issad Rebrab non è più credibile e bisogna intervenire prima della scadenza del primo luglio 2017 in modo che l'assegnazione dello stabilimento e dei terreni non diventi definitiva. Siccome l'acciaio è un asset fondamentale per l'Italia, argomentano i 5 Stelle, bisogna che lo Stato intervenga come per qualsiasi altro settore ritenuto strategico. E l'idea è quella di varare un piano nazionale che metta insieme le realtà in crisi, da Taranto a Piombino, a Genova con le Acciaierie del Nord, un tavolo comune tra pubblico e privato per salvaguardare un pezzo importan-



**LA VISITA** Il vicepresidente della Camera Luigi Di Maio ha incontrato consiglieri e attivisti M5S a Piombino

te della nostra industria. Quindi nessun finanziamento a pioggia, ma una strategia mirata per fare le bonifiche, preservare l'ambiente e la salute dei cittadini e rimettere in moto siti come quello di Piombino con la sua produzione di rotale di alta qualità. Un intervento da fare attraverso la Cassa Depositi e i restiti, come hanno fatto anche altri Paesi Europei per salvaguardare pezzi importanti delle loro economie. E' stato fatto anche

un esempio: per Piombino serve un miliardo di investimenti che si possono ottenere aumentando solo dell'1% la tassazione sul gioco d'azzardo. «Di Maio era già molto informato e preparato sull'argomento», spiega il capogruppo dei Cinque Stelle di Piombino Daniele Pasquinelli, «ha poi ascoltato le nostre preoccupazioni e le nostre conoscenze. E infine ci ha detto che nel Movimento sta maturando questa proposta. Mi

pare sia un piano ragionevole per tenere insieme economia, occupazione e ambiente. Del resto lo Stato è già intervenuto per l'Iva di Taranto, però non possiamo farlo sull'onda di un'emergenza, ma con un piano nazionale ben congegnato». E, nel caso in cui si pensi di varare un «piano b» per Piombino, il tempo stringe, in pratica ci sono solo quattro mesi prima della fatidica data del 1° luglio.

## **PORTI**

### **Civitavecchia punta sul gas**

Il porto di Civitavecchia è stato inserito dal ministero dei Trasporti nel programma Ue Gainn per l'implementazione dell'utilizzo del gas naturale liquido in ambito portuale.

## IN BREVE

Compagnie Fallite la coreana Hanjin shipping  
Si è chiusa la storia, iniziata nel 1977, della compagnia di navigazione sudcoreana Hanjin Shipping. Nei giorni scorsi la Corte distrettuale centrale di Seul ha decretato il fallimento della società che è stata posta in liquidazione. Il tribunale ha nominato un curatore fallimentare che venderà i rimanenti beni dell'azienda per rifondere i creditori.

Ieri Jp Morgan ha acquistato, per 20,5 milioni di dollari, la nave capesize N Fos di Hanjin.

agenti marittimi Rinnovato il Ccnl dei dirigenti  
Un aumento di 350 euro lordi (2017/2018), un potenziamento del welfare e delle politiche attive, una rimodulazione delle tutele in uscita e agevolazioni contributive al welfare contrattuale. Sono i punti chiave del nuovo contratto dei dirigenti delle agenzie marittime siglato da Manageritalia e Federagenti.

Porti Civitavecchia punta sul gas Il porto di Civitavecchia è stato inserito dal ministero dei Trasporti nel programma Ue Gainn per l'implementazione dell'utilizzo del gas naturale liquido in ambito portuale.

## Porti: Napoli e Trieste esempi recupero dei waterfront

Pres. AP triestina D'Agostino, porre vincoli per acquirenti

(ANSA) - TRIESTE, 20 FEB - Napoli e Trieste, due esperienze di recupero di "waterfront" urbano diverse tra loro ma entrambe "con la possibilità di diventare esempi di buone pratiche a livello nazionale e internazionale". Le ha definite così il presidente nazionale dell'International Propeller Club Umberto Masucci durante il convegno "La rigenerazione dei waterfront portuali: Trieste e Napoli, esperienze a confronto" organizzato in serata dal club triestino.

I relatori hanno preso in analisi differenze e analogie tra le due aree. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, Pietro Spirito, e il docente dell'ateneo partenopeo Federico II, Massimo Clemente, hanno parlato dell'esperienza napoletana. Il presidente dell'Ap triestina Zeno D'Agostino ha fissato "due cose da fare" in vista del recupero del Porto vecchio triestino: una convenzione Ap-Comune che sancisca l'accesso al mare per gli acquirenti; un chiaro elenco dei vincoli architettonici e infrastrutturali dell'area. Sono intervenuti poi l'architetto Francesco Krecic per la Soprintendenza Fvg, l'ingegner Giulio Bernetti per il Comune, i docenti di Units Giovanni Fraziano, Paolo Giordano.

Ddl di Mancuso e Garofalo di Ap

## Una Zes a Messina, la proposta a Roma

Rilanciare l' economia con una Zona economica speciale nel comprensorio della zona ex Asi di Giammoro-Pace del Mela, nel Messinese. A presentare ieri nella sede dell' Autorità Portuale di Messina la bozza del disegno di legge il senatore Bruno Mancuso e il deputato Enzo Garofalo, entrambi di Area Popolare. A rendere appetibile il sito dovrebbe essere una legge specifica che garantisca alle aziende un trattamento vantaggioso dal punto di vista fiscale, economico e finanziario, grazie al fatto che nelle aree Zes le imposte sono ridotte, quando non eliminate del tutto. E visto che la richiesta inviata dall' Authority alla Regione Sicilia nel 2013 è rimasta senza risposta, Mancuso e Garofalo hanno deciso di riprovarci a livello nazionale. Secondo i due parlamentari, a rendere appetibili l' area per l' istituzione di una Zes concorrono diversi fattori. A partire dalla zona portuale e retroportuale (che offre significative opportunità di sviluppo per la disponibilità di spazi e collegamenti alla rete stradale e ferroviaria) fino alla vicinanza con il porto Milazzo, alla imminente realizzazione un pontile di attracco per navi mercantili e piattaforme logistiche e all' aviosuperficie per voli cargo, al polo funzionale e intermodale e all' autoporto previsti dal Piano territoriale provinciale. «Abbiamo redatto questa proposta e la incardineremo entro la fine della legislatura con l' obiettivo di rilanciare l' economia nel nostro territorio», chiosa Garofalo, «le Zes non solo come le Zone Franche consentono la franchigia sulle tasse doganali ma, attraverso una serie di incentivi, attirano le imprese e gli investitori italiani e stranieri offrendo la possibilità di godere di interessanti agevolazioni fiscali, economiche e finanziarie. L' area di Giammoro si presta a questa finalità anche perché ha una posizione strategica pure da un punto di vista infrastrutturale». Per l' amministrazione e la gestione della Zes il ddl prevede un soggetto giuridico di capitale misto, pubblico e privato che tra i numerosi compiti realizzerà un progetto imprenditoriale e definirà procedure semplificate per l' insediamento delle imprese. Chi gestirà la Zes curerà anche la lottizzazione dei terreni, la progettazione e la costruzione di nuove infrastrutture funzionali allo sviluppo dell' area. Mancuso e Garofalo contano di far passare la legge prima che si vada alle elezioni. Se ce la faranno, le imprese che avvieranno una nuova attività nella Zes tra l' 1 gennaio e il 31 dicembre 2018 usufruiranno, tra le tante misure previste, dell' esenzione dall' imposta sul reddito delle società e

## - segue

---

dell' imposta regionale sulle attività produttive. Garantite anche l' esenzione per 5 anni dalle imposte comunali e la riduzione del 50% dei contributi sulle retribuzioni da lavoro dipendente a carico delle aziende per i contratti a tempo indeterminato o a tempo determinato per una durata non inferiore a dodici mesi. Nella Zes le imprese beneficeranno anche dell' esenzione completa dalle imposte doganali e dall' Iva sulle attività di importazione, di esportazione, di consumo e di circolazione per tutti i prodotti che entrano, che sono lavorati e che sono esportati attraverso la Zes. E per quanto concerne l' occupazione, il disegno di legge pretende che almeno il 90% del personale sia reclutato nell' ambito della Città Metropolitana di Messina.

(riproduzione riservata)

*ELISABETTA RAFFA*

politica

## La proposta: una Zona economica speciale a Giammoro

La proposta era stata rilanciata dal commissario dell' Autorità Portuale, De Simone, ma la bozza di delibera inviata a Crocetta non ha avuto alcun riscontro ufficiale, anche se il presidente si è detto disponibile a valutarla. Sarebbe il primo provvedimento normativo per l' avvio dell' istituzione della Zona economica speciale. Nel frattempo l' Autorità Portuale ha sottoscritto con i sindaci dei Comuni di Pace del Mela e di San Filippo del Mela un protocollo di intesa (ampliabile ai Comuni limitrofi) per la valorizzazione dell' area ex Asi, in cui si fa proprio riferimento all' importante costituzione di tale strumento di sviluppo del territorio previsto dal Codice Comunitario Doganale. Di Zone economiche speciali, in Italia, non ce n' è ancora neppure una ma le richieste sono già tante. Ci sono tre zone franche, a Trieste, Venezia e Taranto, che però riguardano solo i dazi doganali. "Le aree Zes, invece - chiarisce De Simone -, consentono alle imprese di avere esenzioni fiscali di diverso tipo, quindi attraggono investimenti sul territorio e producono un aumento dell' occupazione locale, visto che si deve utilizzare almeno l' 80 % di manodopera locale. Finalmente l' area è definita, è questa la battaglia da fare, non certo quella per un punto franco anacronistico, che non ha mai prodotto nulla ed era previsto in un' area troppo piccola". "Può darsi che stavolta, avvicinandosi la competizione elettorale regionale, la proposta del commissario dell' Autorità Portuale abbia maggiore fortuna che in passato, e magari possa diventare oggetto di una determinazione della giunta regionale" - commenta il senatore Bruno Mancuso -. "Al di là della procedura di pertinenza della Regione, l' istituzione di una Zona Economica Speciale nell' area di Giammoro potrebbe essere oggetto, così come avvenuto per altre realtà territoriali, di un' iniziativa nazionale, mediante un disegno di legge che potrebbe essere presentato o alla Camera o al Senato, per il riconoscimento della Zes attraverso un provvedimento dello stesso governo nazionale. Tale riconoscimento potrebbe correlarsi con la proposta di una Zona Economica Speciale nell' Area portuale e retroportuale di Gioia Tauro, fatta propria dal governo regionale della Calabria, così da poter realizzare, su un' area vasta dello stesso sistema portuale logistico, due free zone che potrebbero avere processi di integrazione ed interrelazione, fermo restando le loro specificità legate al territorio. Mi farò promotore, in raccordo con il collega Garofalo, della presentazione di un disegno di legge al Senato, per l' istituzione di una Zes nell' area ex Asi di Giammoro e zone limitrofe, che vanno assumendo sempre più, nonostante le condizioni di abbandono a cui sono state lasciate da diversi anni dai vari enti regionali di gestione, un ruolo territoriale strategico e propulsivo da mettere a sistema. Mi auguro - conclude Mancuso - che su tale iniziativa si possa riscontrare un' ampia convergenza di realtà politiche, territoriali e sociali per far decollare uno strumento di sviluppo importante e strategico per la futura città metropolitana, ancora da attivare nella pienezza delle sue funzioni".

I primi due articoli su finalità, istituzione e governance

## «Una società a capitale misto»

*Le acciaierie Duferdofin costituiscono una delle realtà più significative*

Vediamo subito alcune norme chiave. L' articolo 1 prevede: «la presente legge stabilisce le procedure, le condizioni e le modalità per la realizzazione di una Zona economica speciale (Zes) nel distretto logistico industriale dell' area ex Asi - Giammoro, in parte gestita dall' **Autorità portuale** di Messina - **Sistema portuale** di Messina e Milazzo (oggi rientrante nel **Sistema portuale** logistico del Tirreno meridionale e dello Stretto) e in parte dell' ex Asi, oggi Irsap». L' obiettivo chiave è tutto racchiuso nel secondo comma: «Lo scopo della Legge è quello di creare condizioni favorevoli in termini doganali, fiscali, finanziari, e amministrativi, per favorire l' insediamento nella Zes di aziende internazionali e nazionali che svolgano attività logistica o industriale, e quindi promuovere lo sviluppo economico e l' occupazione». Essenziali il secondo e terzo comma dell' art. 2 (Istituzione della Zes e sua Governance): «I limiti territoriali di detta Zona saranno individuati previa intesa con la Regione Siciliana». E ancora: «L' amministrazione e la gestione della Zes, ferme restando le competenze che le normative nazionali e dell' Ue attribuiscono all' autorità doganale o ad altre autorità, sono affidate ad un soggetto giuridico, di capitale misto, pubblico e privato».

La prospettiva è condivisa dai primi cittadini di Pace e San Filippo del Mela, Sciotto e Aliprandi

## Il "sì" dei sindaci e l'attuale fermento di progetti privati

*Dall'«Hub Milazzo» al Centro mercantile alla chance Aeroporto*

Milazzo Se vogliamo rilanciare la portualità evitando l'attuale promiscuità del bacino milazzese occorre recuperare l'area industriale di Giammoro oggi ridotta in condizioni mortificanti.

Partendo da questo assunto i sindaci di Pace del Mela, Giuseppe Sciotto e di San Filippo del Mela, Pasquale Aliprandi, hanno firmato lo scorso anno la proposta della "Zes", ossia una Zona economica speciale sul modello di quelle avviate in altre regioni europee, nella zona di Giammoro, nella circoscrizione portuale di competenza dell'Authority portuale. Poi il consueto silenzio ha un poco raffreddato gli entusiasmi, anche perché nel frattempo si è inserito il progetto dell'aeroporto portato avanti dal magnate indiano. Tanta carne al fuoco e dunque alla fine solo fumo? È presto per dirlo ma la proposta di legge illustrata ieri dallo stesso De Simone e dai parlamentari nazionali Garofalo e Mancuso apre nuove chiavi di lettura per il futuro di un territorio che comunque va attenzionato. È inutile dire che l'area portuale e retro portuale di questa porzione di territorio messinese offre enormi opportunità di sviluppo per la disponibilità di spazi e collegamenti alla rete stradale e ferroviaria.

Non solo. La Zes proposta è attigua al porto di Milazzo e si inserisce in una progettualità del Piano Territoriale provinciale che in quell'area individua la realizzazione di una aviosuperficie di terzo livello per voli cargo e un polo funzionale ed intermodale, nonché di un autoporto. Obiettivi che, guarda caso, stanno venendo fuori nelle ultime settimane: non solo l'aeroporto, destinato proprio ai voli cargo che la società asiatica vuole realizzare a Giammoro, ma anche l'Hub Milazzo, nuova idea del gruppo Franza per valorizzare il water front mamertino, attraverso il Centro Mercantile - che potrebbe diventare una piattaforma logistica - e la valorizzazione dell'ex Montecatini, la cui ristrutturazione nata come Centro Commerciale ha mutato rotta verso un Centro direzionale e di servizi alle politiche dei trasporti marittimi. E ultimo, ma non in ordine di importanza c'è il tanto atteso pontile di Giammoro, i cui lavori dovrebbero iniziare nel giro di un paio di mesi e che sarà senz'altro a supporto delle Acciaierie ma anche di altro. Ecco quindi che il quadro è chiaro e che i problemi legati alla presenza del vincolo Sin (sito interesse nazionale), secondo i promotori dell'idea Zes, possono essere superati d'intesa col governo centrale nella consapevolezza che tutte le attività previste relative alle merci (importazione, deposito, confezionamento, trasformazione, assembleaggio, riesportazione) non sono in contrasto con le vigenti disposizioni in materia di tutela ambientale e di salvaguardia del territorio.

Anzi - si fa notare - l'area SIN di Milazzo presenta, sul piano occupazionale tutte le caratteristiche per essere considerata "Area svantaggiata". Un cammino insomma in discesa. Sarà veramente così?(g.p.)

# Il Secolo XIX

---

## NEGRI CEDE GIP

Sech cambia  
proprietà:  
da domani  
entrano i fondi

**GENOVA.** Il primo incontro, quello più istituzionale, è avvenuto in Regione dove ad accogliere i nuovi operatori del porto di Genova c'era il governatore Giovanni Toti. I rappresentanti dei fondi che acquisiranno la quasi totalità di Gip, ieri sono sbarcati a Genova. Infracapital e Infravia da domani pomeriggio saranno i nuovi terminalisti del Sech, dopo aver acquisito il 95% delle quote degli asset



Luigi Negri

ceduti da Luigi Negri e soci, con la firma dell'accordo definitivo. Nel pomeriggio c'è stato poi l'incontro con i sindacati: «È stato

spiegato che il passaggio di proprietà avverrà mercoledì - spiegano Poggi, Torzetti e Gulli (Cgil, Cisl e Uil) - Lo scenario per Genova sta cambiando e Infracapital e Infravia hanno garantito investimenti nei terminal. L'impressione è positiva, ma non si mettano in discussione i livelli occupazionali». All'incontro hanno partecipato Luigi Negri, Alberto Signore di Infracapital, Luca Becce del Tdt di Livorno e Giulio Schenone che manterrà il 5% della società con il ruolo di Ceo.

## Hong Kong torna a crescere

Dopo quasi due anni consecutivi di volumi in decrescita, il porto di Hong Kong ha ripreso a crescere. A gennaio il traffico è stato in salita del 3,5% a 1,73 milioni di teu, dagli 1,67 milioni di teu ottenuti nello stesso mese del 2016. Al terminal Kwai Tsing il traffico è salito del 3,5% a 1,33 milioni di teu, mentre le altre banchine hanno ottenuto un +3,3% a 387 mila teu.

## Pireo, conti positivi grazie a Cosco

I risultati del porto greco del Pireo si sono chiusi in crescita nel 2016, merito della performance operata dal terminal Cosco. L'anno scorso peraltro il colosso cinese aveva acquisito la maggioranza dello scalo, mentre nelle attività del terminal l'incremento delle entrate è stato pari a 3,9 milioni di euro. A trainare il risultato positivo sono stati i dati dei volumi del car terminal che è cresciuto del 13,4% e del cruise terminal che ha visto un aumento dell'8%. Il profitto della Ppa così è cresciuto dell'11% nel 2016 a 11 milioni di euro. Anche i costi operativi sono calati, per una percentuale pari all'8%.

# L'Avvisatore Marittimo

---

**JP MORGAN**

## **Acquista una nave Hanjin**

JP Morgan ha acquistato la capesize N° 10 che fa parte della flotta di Hanjin. La Banca americana ha acquistato la nave per una cifra pari a 20,5 milioni di dollari. Continua intanto la dissoluzione della flotta della compagnia coreana. La Hanjin Vienna, di proprietà della tedesca Reederei NSB, è stata venduta all'asta e sarà poi demolita. Il prezzo ottenuto è pari a 280 dollari per tonnellata. Entro martedì dovrebbero concludersi poi altri otto accordi per altrettante unità che facevano parte della flotta di Hanjin.

# Container Management

---

## GLOBAL | DREWRY: CARGO SHIP OPERATING COST TO RISE

The cost of operating cargo ships is expected to increase in 2017 and beyond, shipping consultancy Drewry has claimed.

In its Ship Operating Costs Annual Review and Forecast 2016/17 report, the analyst argued that while the cost of operating cargo vessels fell for two consecutive years, the room for additional significant cost reductions is limited.

According to Drewry, the average decline in total ship operating costs among 44 different vessel types and sizes covered in its assessment amounted to 4.4% in 2016.

This showed that shipowners cut costs for the second successive year, with a 1.5% fall in the average decline in total ship operating costs among the vessel categories covered recorded in 2015.

A statement by the consultancy noted that 2016 was "another very difficult year for most shipowners and operators".

"Weak freight rates, declining asset values, eroded profitability and denuded cash balances have forced shipowners to reduce costs wherever possible, and vessel operating expenses have been no exception," the statement continued.

Nikhil Jain, report editor at Drewry, said that in the short term the direction of the wider cargo shipping market will continue to shape trends in terms of operating costs.

However, he added: "That said, the scope for further significant cost reductions is limited. We are still of the opinion that costs will rise in 2017 and beyond, but perhaps at lower levels than previously anticipated."

Drewry expects a modest rise in manning costs due to international wage rate agreements and shortages in certain officer ranks.

The analyst added that "excess capacity in the insurance sector and competition among insurance providers will help offset the impact of rising asset values on the H&M (hull and machinery insurance) market".

According to Jain, despite the relatively young age of the cargo carrying fleet, spending on repair and maintenance (R&M) is also expected to rise.

"Recent legislation regarding the retrofitting of ballast water management systems will lead to increased expenditure, so it is safe to assume that expenditure on R&M will rise at rates above typical inflation," he elaborated.

# Container Management

## GLOBAL | DREWRY: FUTURE PORT INVESTMENT UNDER THREAT

Container shipping lines are endangering future port investment by demanding cuts to terminal handling fees, according to a new report by shipping analyst Drewry.

According to its 'Ports and Terminals Insight', terminal operators face a "perfect storm" of rising costs due to bigger ships, greater business risks from larger liner alliances, softening global demand growth and pressure on terminal handling prices from cash-strapped carriers.

Drewry's senior analyst for ports and terminals Neil Davidson stated: "Shipping lines need to be careful how they play the situation. If the returns from investing in and operating terminals fall too far, or the risks become too high (or both), then terminal operators may simply stop investing."

"Our modelling shows that terminal operators will have to live with between 10% and 20% higher opex and capex costs due to bigger ships," he added. "Risk is also increasing due to larger alliances, but also because horse trading on port choices between alliance members means that decision making is not necessarily logical."

Drewry's Port Index, a market weighted assessment of share price performance of the top listed operators, slumped 10% in the last quarter.

The financial results of listed terminal operators reveal a weakness in organic earnings amid escalating debt levels, added a statement from Drewry, noting that stricter cost rationalisation and financial risk reduction will be necessary to retain investment interest.

"Resisting downward pressure on terminal handling prices will be challenging, but not impossible, as much depends on local market conditions and the extent of choice for ever larger ships and alliances," the consultancy stated.

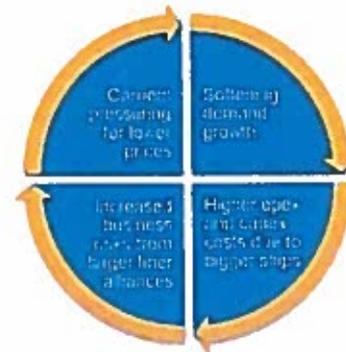
The report suggests that terminal operators focus on organic growth

hotspots such as South Asia and the Middle East, or on buying market share through acquisitions.

South Asia, it said, will be a "star performer" in relative terms, with its manufacturing industry taking some activity previously carried out in China while major infrastructure projects in the Middle East are expected to resume after a hiatus caused by the low oil price.

Buying market share through acquisitions in an attempt to outperform market growth is a strategy already being pursued by several port groups including Cosco Shipping Ports, China Merchants Port Holdings and Yildirim Group (Yilport Holdings), Drewry's statement added.

### Terminal Operator 'Perfect Storm' Challenges



Port operators face a perfect storm according to Drewry

# Container Management

---

## UK | BRITISH PORTS CALL FOR SPECIAL ZONES

In response to potential administrative complications that could arise from Brexit, the British Ports Association (BPA) is calling for the government to classify port areas and surrounding clusters as 'special port zones'.

BPA chairman Rodney Lunn and director Richard Ballantyne met with John Hayes, the minister of state at the Department of Transport, to address concerns that Brexit could bring increased frontier and customs activities at ports.

There are concerns that these added

processes could disrupt cargo and logistics flows, making UK ports less competitive and adding costs to the freight industry, noted a statement from the BPA.

To tackle these issues, Ballantyne stated: "We envisage a system whereby port areas and surrounding clusters might be classified as 'special port zones' with fast tracked planning and licensing systems."

"Such zones could safeguard against restrictive environmental designations, which can often limit port growth and development,"

he added.

Ballantyne also highlighted his wish that government activities at UK borders do not disrupt freight and passenger gateways as well as welcoming infrastructure investments to connect ports with road and rail.

In any case, the specific conditions of Britain's post-Brexit trading relationship with the European Union (EU) are set to become known following the UK government's triggering of Article 50 of the Lisbon Treaty and a subsequent negotiation.

# Container Management

---

## SPAIN | PORT AUTHORITY OF VALENCIA TO UPGRADE FACILITIES

The Port Authority of Valencia is set to invest a total of €233m (US\$246m) by 2020 to upgrade its three ports.

The investment plan, which regards the three state-owned ports of Sagunto, Valencia and Gandia, includes €56m (US\$59m) expected to be spent in 2017 and over €177m (US\$187m) planned to be invested between 2018 and 2020.

At the Port of Valencia, the port authority will

invest a total of €35m (US\$37m) this year, of which €25m (US\$26m) will be spent on projects including the construction of new berths.

These include the dredging of the Principe Felipe and Levante docks to 18 m to allow handling of bigger ships.

In 2017, the port authority will also invest a total of approximately €1.7m (US\$1.8m) in improving accessibility to the Port of Valencia.

Additionally, about €3m (US\$3.2m) are set to be spent in 2017 to upgrade the railway terminal at the Principe Felipe wharf.

According to a statement by the port authority, further investments will be made to upgrade the road network between the Poniente pier and the Costa and Levante docks, with a total of €52m (US\$55m) expected to be spent by 2020.

# El Consejo de la Autoridad Portuaria de Valencia aprueba su nuevo organigrama

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) aprobó en su reunión del pasado viernes el nuevo organigrama de la institución, en el que se crean dos nuevas áreas básicas: gestión, que dependerá de la dirección general, y control, que dependerá de la presidencia. Estas dos áreas se dividen a su vez en otras cuatro con rango de subdirección. Con ello se pretende modernizar la estructura y a la vez se hace una apuesta importante por gente de la propia APV.

Así, de la Dirección General dependerán las áreas de Comercial y Desarrollo de Negocio, cargo que ocupará provisionalmente Manuel Guerra, a la espera que finalice el proceso de selección de un nuevo responsable, el área de Gestión del Territorio, que encabeza Jorge Gisbert, el área de Explotación que dirigirá Néstor Martínez y el área de Gestión que aún no tiene un responsable. En el caso del área de control, que dependerá de Presidencia, Pilar Theureau continuará enca-

bezando la Secretaría General, Ramón Gómez Ferrer el área de Estrategia e Innovación, el área de Desempeño Corporativo será encabezada por Vicente Jiménez y el de Auditoría Interna por Isabel Romero.

Asimismo el Consejo conoció los datos provisionales de tráfico del mes de enero, que el presidente de la APV, Aurelio Martínez, calificó de «muy positivos». El tráfico total creció un 6,45% y el de contenedores un 6,08% con respecto al primer mes de 2016. Martínez destacó el crecimiento de los contenedores llenos, que fue del 6,48%, y dentro de éstos, el crecimiento en todos los apartados: los contenedores llenos de carga crecieron un 10,86%, los de descarga un 2,14% y los de tránsito un 6,22%.

En otro orden de cosas Aurelio Martínez señaló la «buena predisposición de ADIF en la reunión que mantuvimos junto a la Confederación Empresarial Valenciana (CEV) para el tema del eje Mediterráneo Cantábrico, ya que se presentaron pla-

zos y compromisos para temas pendientes como el tren tierra, que estará antes de fin de año, los apartaderos de 750 metros que comenzarán a hacerse en 2018 y la renovación de la línea entre Sagunto y Zaragoza que en 2018 verá como los pliegos avanzan decisivamente». Asimismo sobre el acceso ferroviario al puerto de Sagunto Aurelio Martínez destacó que en este año «se adjudicará el acceso para poder empezar en 2018 y finalizarlo aproximadamente en 2020».

Sobre la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Valencia, el Presidente de la APV señaló que esperan para fin de año «la aprobación del Plan Especial y a partir de ahí las empresas ya pueden invertir con lo que a principios del año próximo las empresas que tienen interés en ubicarse y que nos preguntan todos los meses ya podrán decidir su instalación». En este sentido señaló que el régimen preferido será el de alquiler y le gustaría que fueran empresas que instalaran allí «grandes centros logísticos de dis-

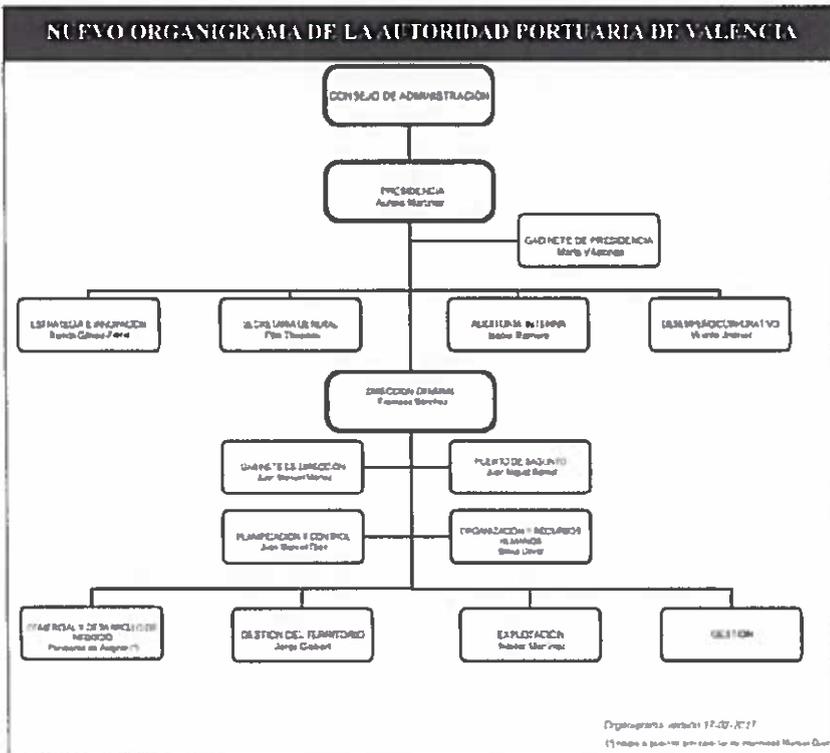
tribución».

En cuanto al desarrollo de la terminal intermodal de la Fuente de San Luis junto a la actual estación de apoyo

de ADIF, el Presidente de la APV anunció una inversión «de 30 millones de euros para la primera fase de los que el adjudicatario invertiría entre 10 y 14 millones de euros y el resto los pondría la APV» si se aprueba la propuesta acordada entre la institución portuaria y la Generalitat Valenciana en una reunión que tendrá lugar el 21 de febrero con ADIF.

Finalmente se analizó el tema de la situación de la estiba, en el que a Aurelio Martínez le gustaría «que se aprovechara la negociación para llegar a un acuerdo que sabemos que es difícil pero deberíamos reflexionar en cuanto a quién paga los costes de esta situación». También se aprobó el acuerdo con el Ayuntamiento sobre la Interacción del puerto de Valencia con el barrio de Nazaret donde se van a realizar diferentes actuaciones sobre 195.000 metros cuadrados de suelo portuario cedidos para usos ciudadanos.

-segue



*El Consejo de la APV analizó los temas más importantes de actualidad para los puertos valencianos*

# Container Management

## All roads lead to

# China

China's flagship cross-border development strategy has the scope and power behind it to alter global supply chains. **Emmanuel Mair** reports

**A**t the time of writing, a rather incredible thing is happening. A freight train is embarking on a 12,000 km journey from Yiwu in China's eastern Zhejiang province, heading for Barking in East London in the UK. The fact that the final destination lies in a country where a 12 km train journey can sometimes be a challenge carries a certain irony.

Nonetheless, European observers might be considerably less awestruck than the Brits. Container trains between China and European rail hubs such as Duisburg have become a regular occurrence in the last few years. London is actually the 15th European city to receive direct trains from China.

Since 2013, when the Chinese government's One Belt, One Road (OBOR) strategy was announced, long dis-

tance freight trains have become one of the most visible indicators of the scale of the project.

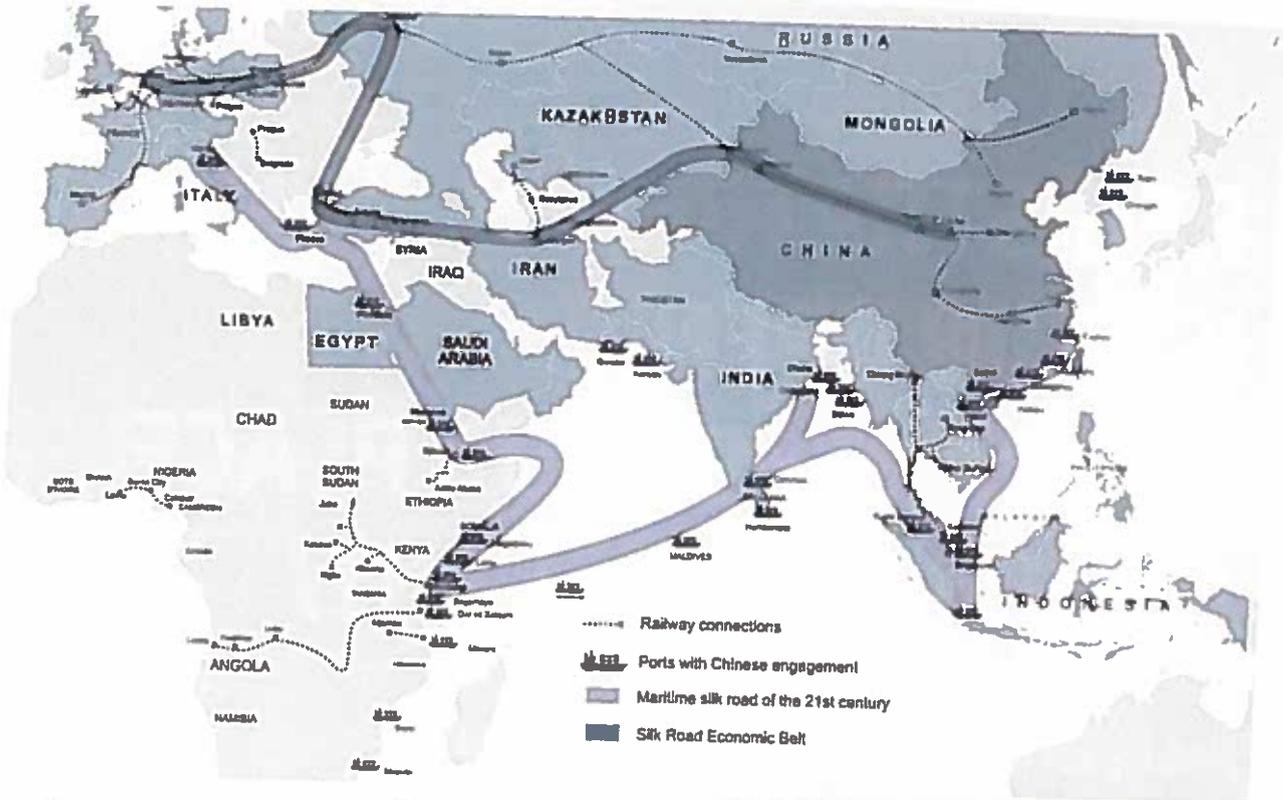
The first service to London, operated by China Railway Corporation and carrying household goods, clothing, fabrics and luggage, will pass through Kazakhstan, Russia, Belarus, Poland, Germany, Belgium and France. As yet, volumes are low – the service can carry only around 200 containers. However, its significance lies in presenting an alternative to current cargo flows, saving half the journey time compared with the maritime Asia-Europe freight route and at a cost cheaper than air freight.

Another firm, Sinotrans, which is China's largest logistics company, operates ten block trains from China to Europe at present, with plans to add five more.

■ An artist's impression of Melaka Gateway Port in Malaysia



# Container Management



- OBOR's transport infrastructure
- Joseph Phi, president of LF Logistics
- Sultan Ahmed bin Sulayem, group chairman and CEO of DP World

At the Asian Logistics & Maritime Conference in Hong Kong in November last year, DP World's group chairman and CEO, Sultan Ahmed bin Sulayem, stated that the cost of rail was still too high to be competitive.

"By train, it costs maybe 10 times more [than by sea]," he stated. "We shipped HP copiers from Qingdao to Antwerp through Kazakhstan. It cost about \$5,000. It took 12 days as a trial. By sea it's about \$500. Travelling by train, there is no way you can beat shipping by sea. Shipping by sea will always be much cheaper."

According to Joseph Phi, president of LF Logistics, however, improvements in technology could make a considerable difference. "We recently commissioned a new project which is quite time sensitive," he said. In his example, the company transported a product from Duisburg to Belarus, then to Kazakhstan, onwards onto Chongqing and finally by truck to southern China. He said: "Door to door it's about 18 days [by train]. Shipping door to door, it's about 40 days. Cost wise it's about 50% more expensive than ocean shipping, but it's faster and more efficient." While currently "traditional" trains are in use, Phi suggested that high-speed rail, for example, could make the rail service more attractive.

## LOGISTICAL CHALLENGES

Much has been made of the logistical issues regarding railway gauges, which affect the competitiveness of rail. Along the China-Europe route, containers need to be reloaded at various points because of the different gauges involved, meaning that multiple trains are required to complete the journey.

Nonetheless, Zhao Huxiang, vice chairman of China Merchants Group and chairman of Sinotrans, stated



# Container Management

that the gauge issue is not significant overall. Although he admitted that it reduced efficiency, the resulting time lag was three to four hours to load/unload containers, he said, which is "not much compared to 18 days".

Rather, in Zhao's opinion, the bigger problem for the competitiveness of container trains is the "unbalanced" nature of cargo geographically, with China sending far more goods to Europe than travel in the opposite direction.

In Sulayem's view, for rail to compete with maritime transport, more production will need to take place around the midpoint of the China-Europe route. In particular, he suggested that production facilities should be moved closer to Kazakhstan. This would shorten the journey time between production areas and European destinations while also slightly alleviating the eastbound cargo imbalance on the route towards China.

DP World manages Khorgos Gateway Dry Port in Kazakhstan, which is projected to handle up to 200,000 teu in 2017. The port is earmarked by management to evolve into a new trade hub city, on a par with the Jebel Ali Free Trade Zone in Dubai.

Of course, big infrastructural dreams are in evidence at various nodes across the "Silk Road Economic Belt

to address the gap between public and private funding."

Critics also question the way that money will be spent, especially with the top-down Chinese approach potentially leading to enterprises embarking on projects without adequate risk assessment. Concerns also remain over corruption in multiple countries on the Silk Road route. For example, Kazakhstan, Pakistan and Russia, among others, were ranked in the bottom half of Transparency International's Corruption Perceptions Index in 2015.

## POLITICAL INTERESTS

Apart from the financial risks, the politics of bringing much of the world's land mass on board with the OBOR project will be tough. There have already been several examples of government wariness of ceding domestic control of infrastructure to Chinese interests. COSCO Shipping Ports faced months of stiff resistance from Greece's left-wing government in 2015, which tried to block the privatisation of the Piraeus Port Authority.

In Sri Lanka, the sale of an 80% stake in Hambantota Port to China Merchants instigated protests last year, with a politician railing against "the area becoming a Chinese colony" in the local media.

The proposed process for the deepwater East Container Terminal (ECT) in Colombo Port has been thrown into confusion, with speculation that the government is abandoning the process. Here China Merchants, which already operates a facility in Colombo, has been one of the rumoured front-runners in the bidding process. It is noteworthy, however, that both Piraeus and

Colombo have recorded strong container volume growth at terminals under Chinese influence in recent years.

Meanwhile, China's increasingly close ties with Pakistan seem to have ruffled the feathers of India. The China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) will feature a series of projects worth US\$54bn, including the expansion of Gwadar Port. Many observers see India's proposed investment in Chabahar Port in Iran as a response intended to protect its geopolitical interests.

The Melaka Gateway development off the coast of Malaysia represents another instance of a project that could become quite irksome for existing interests. In this case, a proposed port on the Malacca Straits would aim to take a share of Singapore's volumes.

With China's OBOR strategy still in its infancy, there are many issues to resolve before we gain a clearer picture of its impact. In coming years, it may even have to contend with growing protectionism, which may hamper trading opportunities. Nevertheless, Phi remained confident that the Chinese government would throw everything behind the ball and road project.

"China will be a formidable competitor in the global arena," he stated. "The concept of protectionism is that you are weak and you want to protect yourself against competition. If you are strong, why are you going to protect yourself? If you are strong, you want to compete." ●

 "By train, it costs maybe 10 times more [than by sea]," ... "We shipped HP copiers from Qingdao to Antwerp through Kazakhstan. It cost about \$5,000. It took 12 days as a trial. By sea it's about \$500."

and the 21st-century Maritime Silk Road". Many locations along both OBOR's rail and sea routes are keen to pursue the model that Khorgos is striving towards, promising transport hubs, logistics centres and industrial production facilities.

On the other hand, many obstacles both physical and figurative still lie in the way, with finance and politics presenting a number of dilemmas. Some estimates suggest that US\$2-3 trillion per year is required to develop the OBOR network. Currently, it is not entirely clear how these sums of money will be provided. The Chinese government has reportedly set aside nearly \$1 trillion to make concessionary loans to about 60 developing countries via its policy banks – the China Development Bank and the Silk Road Fund – to underwrite the construction of around 900 infrastructure projects globally.

Another funding source, the Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB), plans to gradually increase its investment in infrastructure, with US\$3-5bn envisaged in 2017 and around \$10bn by 2018, according to its president Jin Liqun in an interview with the Financial Times.

Addressing the issue at the November conference in Hong Kong, Sulayem stated: "While government-backed financial institutions have been created, there is a need

# El puerto de Huelva organiza una jornada sobre el tráfico contenerizado

La Asociación para la Promoción Comercial del Puerto de Huelva, HuelvaPort, organizó una jornada sobre mercancía contenerizada en el entorno de Huelva, en la que se dieron cita unas 70 empresas con el objetivo de aumentar los tráficoes en el puerto onubense y generar sinergias y contactos de negocio entre las empresas.

Durante la inauguración de la jornada, el vicepresidente de HuelvaPort, Antonio Ponce, destacó que esta

organización ha iniciado su andadura con 52 socios, como empresas e instituciones pertenecientes a distintos sectores económicos y a diferentes organizaciones empresariales, que producen una actividad con un valor de la producción superior a los 13.000 millones de euros y generan una repercusión en la economía provincial de más de 50.000 empleos directos, indirectos e inducidos, así como un impacto superior a los 3.000 millones de euros de valor

añadido bruto.

Asimismo, Antonio Ponce aseguró que HuelvaPort ha nacido como una asociación fuerte y dinámica del tejido empresarial onubense, vinculada al puerto de Huelva. Por ello, desde el mes de julio, se ha dado ya a conocer en destacados nichos de mercado para el Puerto y las empresas de la provincia como Casablanca (Marruecos), Madrid y Extremadura. Una agenda que se completará con nuevas visitas en el mes de marzo a



*Durante la jornada se presentó la asociación para la promoción comercial del puerto de Huelva*



*El puerto catalán ha movido 177.810 contenedores en el primer mes del año*

## El tráfico de contenedores del puerto de Barcelona crece un 13% durante el mes de enero

El puerto de Barcelona ha registrado un tráfico total de 3,6 millones de toneladas durante el mes de enero, un 5% más que el mismo período del año anterior. El segmento de actividad que ha tenido un comportamiento más destacado ha sido el tráfico de contenedores, con un total de 177.810 unidades (teu).

Las exportaciones de carga contenerizada han comenzado el año con un impulso muy relevante (+13,6%), mientras que las importaciones también avanzan en positivo (+1,4%). Los contenedores

de cabotaje con las islas Baleares y Canarias han registrado un crecimiento del 5% y han superado los 9.000 unidades. Por otra parte, la carga contenerizada de transbordo.

Entre los receptores de las exportaciones, en el primer mes del año destacan varios países asiáticos que han incrementado en dos dígitos el volumen de contenedores procedentes del puerto de Barcelona como China (+41%), Emiratos Árabes (+65%), Corea del Sur (+47%), Singapur (+71%) y Japón (+

26%). Es paradigmático el caso de Irán que, tras el reciente desbloqueo económico del país, aparece como nuevo mercado en el ranking de los 15 primeros países destinatarios de las exportaciones del puerto de Barcelona.

El tráfico de vehículos se ha mantenido prácticamente estable respecto a enero del 2016, con 54.445 unidades transportadas. En este apartado destaca la actividad de comercio exterior (Importaciones y exportaciones) que en enero ha representado el 74,6% del total.

### Sube la carga de las autopistas del mar

En cuanto al tráfico *ro-ro*, el primer mes del año el puerto de Barcelona ha registrado 25.869 unidades de transporte intermodal (UTI), con un incremento del 10%. En este capítulo tiene un peso muy significativo la carga que transportan las autopistas del mar o servicios de *short sea shipping*, que conectan la capital catalana con varios destinos de Italia y Norte de África. Así, estas líneas han movido 10.835 UTI, un 7% más que el primer mes del 2016.

## El tráfico de contenedores de las terminales de Cosco Shipping aumenta un 7%



*Terminal de Cosco Shipping en Pireo*

En enero las terminales de Cosco Shipping Ports movieron un total de 8,4 millones de contenedores (teu), lo que supone un aumento del 7% respecto a los 7,8 millones que se movieron en el mismo mes del año ante-

rior.

Sólo en las terminales que el grupo tiene en China se movieron 7 millones de unidades, lo que supone un aumento del 2,4%, mientras que en el resto de terminales se movieron 1,4 millones de contenedores

(+37,7%).

De estos 1,4 millones de contenedores, en la Piraeus Container Terminal (PCT) se movieron 282.000 unidades (+11,9%) y en la Suez Canal Container Terminal (SCCT) 215.000 contenedores (+5%).